ВСЯ ВЛАСТЬ
СОВѢТАМЪ

ВОЛЮЦІЯ
И МІРЪ!

15

СОДЕРЖАНИЕ.

ПАРТОРГАНИЗАТОР ОКТЯБРЬСКИХ ж. д. ЛОК СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
ГЛАВНАЯ РЕДАКЦИЯ ИСТОРИИ ДОРОГ

15

СБОРНИК ВОСПОМИНАНИЙ РАБОЧИХ УЧАСТНИКОВ РЕВОЛЮЦИЙ 1905—1917 г. НА НИКОЛАЕВСКОЙ ж. д. ПОСВЯЩАЕТСЯ ПЯТНАДЦАТОЙ ГОДОВЩИНЕ ОКТЯБРЯ

1-й экз.

ЛЕНИНГРАД
1932

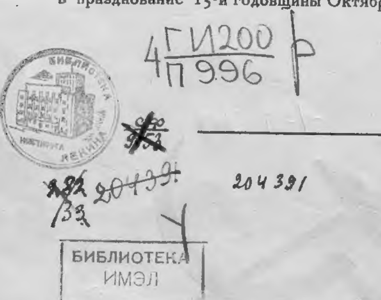
ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Всякий раз встречая годовщину нашей революции, мы отдаем часть нашего рабочего времени воспоминаниям. Наши воспоминания, равно как и вся наша история, не являются академической схоластикой „историков" старого типа. Наша история — боевой опыт рабочего класса. Наши воспоминания — боевая, действенная, марксистско-ленинская учеба, на материале героического прошлого нашей партии.

Учитывая это, редакция Истории Октябрьской дороги, сочла для себя обязательным опубликовать к 15-й годовщине ряд воспоминаний активных участников октябрьских дней на б. Николаевской дороге, из числа материалов специально собранных редакцией для составления Истории.

Настоящий сборник, авторы которого, в подавляющем большинстве — рабочие с производства—участники двухтрех революций (1905 года, февральской, Октябрьского переворота) и герои гражданской войны, не претендует ни на историческую полноту, ни на научную систематизацию материала. Рассказывая и освещая ряд героических моментов нашего прошлого, неизвестного многим, в частности — значительной части нашей рабочей молодежи, сборник является рабочим вкладом редакции в празднование 15-й годовщины Октябрьской революции.

Редакция



ЗА БОЛЬШЕВИСТСКУЮ ИСТОРИЮ ОКТЯБРЬСКИХ Ж. Д.

Пятнадцать лет тому назад рабочий класс нашей страны под руководством партии большевиков во главе с **т. Лениным** и вместе с беднейшим крестьянством сверг капиталистический строй и провозгласил диктатуру пролетариата.

Отбив многочисленные вооруженные атаки международного капитала и внутренней контрреволюции, рабочий класс под руководством Коммунистической партии за эти годы достиг колоссальных успехов в области социалистического строительства.

В итоге первой пятилетки, досрочно выполняемой, страна преобразилась. Заложен прочный фундамент социалистической экономики. На основе новейшей техники воздвигнуты крупнейшие фабрики, заводы, электростанции. Расширилась железнодорожная сеть, соединив с центром самые отдаленные окраины страны. Ленинский вопрос „кто кого?" разрешен окончательно и бесповоротно в пользу социализма не только в городе, но и в деревне. Крестьянство коллективизировано свыше чем на 60%, комбайны, тракторы, электрические плуги обрабатывают колхозную землю, агрономическая наука и техника легли в основу хозяйственной деятельности миллионов колхозников.

Многочисленные научные и культурно-бытовые учреждения — вузы, втузы, школы всяких специальностей, печать, театры, благоустроенные жилища, больницы, санатории, парки и т. д. гигантски повысили культурно-политический уровень трудящихся и улучшили их материально-бытовое положение.

В истории человечества не было и нет более блестящих страниц, чем страницы, говорящие об Октябрьской революции и строительстве социализма в стране пролетарской диктатуры. **СССР, окончательно утвердившись на социалистическом пути, стал примером, революционизирующим весь мир.**

В то же время капиталистические государства — страны голода, нищеты, безработицы, смерти. Тщетно ищут капиталисты выхода из кризиса. Со звериной ненавистью смотрят они на СССР, который в технико-экономическом и культурном отношении обгоняет капиталистические страны с самой передовой техникой.

Теперь уже нельзя скрыть, что СССР — **единственная страна, где нет безработицы, где небывалыми темпами растут производительные силы, воздвигаются промышленные гиганты, ведется непримиримая борьба с остатками капиталистического класса — кулачеством и его агентурой — правым оппортунизмом, точно так же и с „левым", где успешно преодолеваются трудности роста, растут свои, пролетарские кадры ученых, инженеров, техников, агрономов,** где основной задачей второй пятилетки является построение бесклассового социалистического общества, где, под испытанным руководством большевистской партии и ее ленинского ЦК во главе **с т. Сталиным** разрешены уже сложнейшие задачи строительства социализма и с неослабной энергией разрешаются новые.

С каждым днем яснее становится для пролетариата всех стран, что перед ними один путь — путь пролетарской революции, исторически неизбежный, единственно возможный. Вот почему мы являемся свидетелями массового выхода рабочих Европы и Америки из социал-фашистских партий 2-го Интернационала и перехода их под знамена Коминтерна. Все отчетливее слышатся громы приближающегося мирового Октября.

Социалистические победы рабочего класса нашей страны, которые одновременно являются победами и международной пролетарской революции, были одержаны благодаря блестящему руководству той партии, которая командовала пролетарскими отрядами в Октябрьские дни 15 лет тому назад — большевистской партии во главе с ее ленинским ЦК и т. Сталиным — вождем международного пролетариата, лучшим учеником и соратником Ленина.

Эти победы были достигнуты благодаря непримиримой большевистской борьбе партии за генеральную ленинскую линию, в жестокой борьбе с классовым врагом, контр-революционным троцкизмом, с штрейкбрехерами и предателями рабочего класса — группой Рютина, Зиновьева и Каменева, с кулацкой агентурой — правым уклоном, как главной опасностью на данном этапе, с „левым" уклоном и примиренчеством.

Много отважных борцов за дело рабочего класса погибло в борьбе за Октябрь, на полях гражданской войны и в последующие годы. **Убиты Урицкий и Володарский, умерли Дзержинский, Свердлов, не стало вождя Ленина...** Память о них, об их беззаветной борьбе и величайших заслугах будет жить вечно.

Чтобы рассказать всему человечеству об их замечательной жизни, чтобы воспитать подрастающие поколения в духе революционной борьбы и большевистских традиций, чтобы восстановить, на основе исторических данных, ярчайшие страницы из жизни многих тысяч борцов за революцию, чтобы наконец составить возможно полную большевистскую историю заводов, фабрик, железных дорог, историю революционного рабочего движения и большевистских организаций — тысячи передовых рабочих, откликаясь на призыв ЦК нашей партии и т. **М. Горького,** взялись за перо, приступили к изучению огромных революционных архивов.

Рабочие правильно учли огромное политическое значение работы над историей заводов. Этим объясняется их горячий отклик на решение ЦК ВКП(б) и призывные, мобилизующие статьи М. Горького, и тот энтузиазм, с которым они приступили к делу. Из многочисленных писем рабочих на имя М. Горького следует привести одно, представляющееся нам наиболее характерным. Это письмо рабочих Надеждинского завода на Урале:

„Сегодня на Надеждинском заводе с т о с т а р е й ш и х р а б о ч и х собрались на семейный вечер в связи с работой по составлению истории нашего

завода. Наш общий возраст 5 237 лет, общий производственный стаж — 3 117 лет. Самому старшему из нас — 80 лет. Тридцать шесть человек имеют возраст свыше 60 лет. Многие из нас пришли сюда, на Северный Урал, в конце прошлого столетия, когда на месте завода были лес и болото, тысячи людей жили в землянках, тысячи вымирали от цынги, различных эпидемий, недоедания.

Большую часть мы прожили в обстановке капиталистического удушья, угнетения, принижения человеческого достоинства, чудовищной эксплоатации. Многие из нас дрались с винтовкой в руках на полях революционных битв. Мы помним наших товарищей, замученных в царских и колчаковских застенках. Мы рады, что многие из числа нас, собравшихся на сегодняшний вечер, продолжают трудиться на заводе, на ответственных постах у домен, мартенов, станов, когда эти аггрегаты работают на социализм, ради нового счастливого будущего человечества...

Сейчас мы все коллективно работаем над составлением „Истории“ нашего завода. В эту работу вовлекаются все, начиная с пенсионеров и кончая комсомольцами. Пусть новые поколения рабочего класса знают, как рос, креп рабочий класс, как росла большевистская партия, как сломлено здание капитализма.

Сейчас уже собраны архивные материалы, много воспоминаний, документов и т. д. Всего свыше 700 листов, перепечатанных на машинке. Теперь мы будем каждую главу книги обсуждать на особых собраниях с тем, чтобы „История Надеждинского завода“ была действительно коллективным произведением“.

Много писем, подобных этому, пишут рабочие. Эти письма, а также само живое дело свидетельствуют, что работа над историей заводов стала массовым движением; в него включились старейшие большевики, рабочие — участники многих славных революционных дел, наиболее чуткая рабочая молодежь — в большинстве ударники на производстве, лучшие энтузиасты социалистического строительства. Одни дают воспоминания, другие организуют само дело, третьи работают в архивах или пишут историю „героических будней“ — периода реконструкции, социалистического соревнования, описывают лучших ударников — гордость производства.

Очень важно отметить, что все наиболее интересные формы работы над историей выдвинуты по инициативе самих рабочих. Так, „Красный Путиловец“ организовал общество старых путиловцев по содействию составлению истории, в которое вошли — 300 рабочих в среднем с 25-летним производственным стажем каждый. По почину их возникли такие же общества на Трехгорной мануфактуре в Москве и на Ижорском заводе. В Москве создается общество содействия составлению истории уральских заводов. На некоторых предприятиях организуются Общества историков-марксистов, где рабочие сами прорабатывают в кружках историю рабочего движения и большевистских организаций. Проводятся конференции, устраиваются курсы для проработки этих же вопросов. Возникают исторические кабинеты, выставки по истории, проводятся массовки на местах боевых собраний рабочих в до-октябрьский период, устраиваются „викторины“ по вопросам истории данного предприятия, организуются соцсоревнования между заводами на лучшую книгу по истории, вступают в соревнование между собою отдельные цеха и авторы воспоминаний, идет работа над созданием кино-фильм, пьес, написана опера по истории Ярославской мануфактуры („Красный Перекоп“) и т. п.

Работа над историей нашей дороги, начатая фактически с половины июня текущего года, к XV годовщине Октября развернулась довольно широко благодаря большому интересу, который проявили к этому делу старые большевики — первые организаторы пролетарской власти на Николаевской дороге. На призыв принять участие в составлении истории, они откликнулись большим количеством воспоминаний, часть которых публикуется в настоящем сборнике.

В Ленинграде организовано общество содействия составлению истории, в которое входят старые рабочие — участники революционного движения на Николаевской дороге. Такие же общества организуются в Москве и на главных узлах дороги. Проведено совещание Ленинградских красных партизан, включившихся в работу по линии истории. Организовано вседорожное совещание по вопросу составления большевистской истории.

Прошло 16 слетов старых производственников по вопросам работы над историей, на которых участвовало свыше 800 человек.

В целях наиболее полного организационного охвата массового движения, развернувшегося вокруг задач истории дороги, на главных узлах созданы опорные тройки при партийных комитетах. В задачу этих троек входит: мобилизация масс для участия в создании истории, сбор и систематизация воспоминаний, разработка местных архивных материалов, сбор различных документов и непосредственное участие в самой творческой работе.

Но особенно большое значение приобретают вечера воспоминаний, при посредстве которых старые большевики, с одной стороны, дают богатый материал для истории, а с другой — своими рассказами просвещают и воспитывают в духе большевизма новых рабочих и молодежь.

Наиболее интересно и с большей пользой проходят такие вечера воспоминаний, которые ограничивают тему беседы каким-нибудь одним периодом из истории рабочего движения. Таким может быть вечер воспоминаний об участии рабочих данного предприятия в революции 1905 г. или в Октябрьском перевороте. Воспоминания обо всем сразу не дадут ясного представления о наиболее ярких моментах, а тем более обо всей истории рабочего движения на данном заводе.

Очень важное значение имеют вечера передачи производственного опыта, также организуемые по линии истории завода. На таких вечерах старые производственники-рабочие и инженерно-технические работники рассказывают историю техники предприятия, изобретений, рационализаторских мероприятий под углом важнейшей задачи, стоящей сейчас перед рабочим классом — овладения техникой.

Политико-воспитательное и производственное значение всех этих вечеров огромное.

Установлено, что в результате широко развернувшегося движения по линии работы над историей ж. д. заводов и фабрик значительно возрос интерес рабочих к беседам со старыми большевиками, к музеям, к книгам по истории партии и рабочего движения.

На многих предприятиях отдельные рабочие проявили большие способности историков и писателей; из их среды выйдут со временем крупные культурные силы рабочего класса. Таким образом, работа над историей заводов, фабрик, железных дорог, превратилась в школу для рабочих, в своего рода комвуз по истории.

Огромное значение для работы по истории фабрик и заводов заключается также в подготовке активных участников строительства социализма. Работая над историей, рабочие стремятся под руководством партийных организаций выполнить задачу, поставленную тов. **Сталиным; — „поднять вопросы большевизма на должную высоту, поставить дело изучения истории нашей партии на научные, большевистские рельсы и заострить внимание против троцкистских и всяких иных фальсификаторов истории нашей партии, систематически срывая с них маски“.**

Пролетариат знает, что ему не нужна мертвая академическая летопись событий. История заводов и железных дорог, должна разоблачать классового врага, срывать с него все и всяческие маски, разоблачать его эксплоататорскую сущность.

Вот как представляют свою задачу рабочие Московского завода „Серп и Молот“: „мы,—пишут они,— „примем все меры к тому, чтобы под руководством парторганизаций „поднять вопросы истории большевизма на должную высоту“ (Сталин), чтобы написать действительно марксистско-ленинскую историю нашего завода, в которой передать опыт борьбы рабочих против капитализма, опыт построения социализма, историю борьбы парторганизации завода с социалистами - революционерами, меньшевиками, а также борьбу парторганизации за генеральную линию партии, против контрреволюционного троцкизма, против правого уклона, как главной опасности на данном этапе, „левого“ уклона и примиренческого к ним отношения. Создадим — заканчивают свое письмо рабочие,— большевистскую „Историю заводов“, достойную нашей великой эпохи!“

Важно отметить, что работа над историей каждого предприятия будь то железная дорога, фабрика или шахта — смыкается с практическими задачами социалистического строительства и приносит непосредственную пользу своему предприятию в его борьбе за пром- и транфинплан, за выполнение 6-ти указаний т. Сталина.

Работа над историей московского завода „Серп и Молот“ пишется под лозунгом: „История—сама средство, орудие борьбы за промфинплан“. Бригады редколлегии этого завода участвуют во всех кампаниях и в рейде имени Сталина. Собранные ими и обработанные материалы помогают заводской парторганизации при постановке массовой работы и партпросвещения. Рабочие московского инструментального завода в основу своей работы над историей вложили идею показать, как большевики овладевают техникой. Электрозаводцы пишут историю под лозунгом — „завод-инициатор“.

Наконец работа над историей заводов будет иметь большое политическое значение и потому, что она позволит передать боевой опыт борьбы за социалистическую революцию и опыт строительства социализма в СССР—международному пролетариату.

По этим книгам, десятки тысяч пролетариев Европы и Америки будут учиться бороться с эксплоататорами по-ленински, так, как боролись российские рабочие на баррикадах трех революций; будут учиться побеждать на опыте нашей борьбы. Героические страницы истории российского рабочего движения, Октябрьской революции и гражданской войны станут для них источником новых сил и революционного энтузиазма; книги по истории нашей дороги и всех наших фабрик и заводов представят всему миру действительное положение рабочих до Октябрьской революции и при Советской власти; наконец, эти же книги расскажут, как шаг за шагом победно идет строительство социализма в СССР.

Ради этих целей нужно работать, нужно создавать историю ж.-д. заводов и фабрик, нужно писать о революционной борьбе, о большевистских организациях, о быте, о беззаветных героях рабочего класса, о великих буднях строительства социализма!

Ради этих целей нужно писать историю Октябрьской жел. дор., нужно включиться в эту работу всем передовым пролетариям!

Богата и поучительна история нашей дороги.

Построена эта первая в России дорога буквально на костях крепостных крестьян, обильно орошена кровью рабочих, много смелых борцов выдвинула она в передовые отряды пролетарской революции.

Нужно воскресить в памяти, восстановить по документам эпохи многие забытые страницы прошлого, уже покрывшиеся архивною пылью важные и яркие моменты, нужно изучить причины отставания в революционном движении пролетариата Николаевской дороги и дать этому правильное марксистское освещение и анализ.

„Не может быть сознательным рабочим тот, кто относится как Иван-Непомнящий, к истории своего движения“ (Ленин).

Мы ставим своей задачей подготовить сильные большевистские кадры для нашей дороги, воспитать в духе большевистских традиций подрастающее молодое поколение, поднять культурно-политический уровень новых рабочих, пришедших из деревни, мы хотим оказать помощь международному пролетариату в его героической борьбе.

Мы — не Иваны-Непомнящие.

Мы должны создать большевистскую историю нашей дороги, и мы создадим ее!

Дорогой Алексей Максимович!



А. М. Горький

Мы, старики-железнодорожники Ленинградского узла, участники и бойцы 1905 г. и Октябрьской революции, красные партизаны, красногвардейцы и старые большевики, собрались в Доме Техники им. т. Сталина обсудить, что у нас сделано для претворения в жизнь решений ЦК ВКП(б) и твоего великого плана о создании истории фабрик, заводов и железных дорог.

Следуя твоим указаниям, мы твердо решили сохранить в книгах, которые мы будем активно писать, дела и людей, часто забываемые, исчезающие из памяти.

Рабочие, творившие Октябрьскую революцию под руководством партии большевиков в борьбе с врагами не на живот, а на смерть, были в то время красногвардейцами-партизанам, по истине штурмовавшими небо, вступившими в смертельную схватку за будущее — социализм.

Но по Ленинскому завету, вооружившись теоретически и практически искусством побеждать, установив правильную организацию труда, закалив большевистскую волю, массы рабочих, в их числе и железнодорожники, победили.

Фронт гражданской войны остался за нами. Мы победили, и под руководством коммунистической партии приступили к строительству социализма. Повсеместно в нашей бывшей отсталой аграрной России возникает строй труб мощных домен, гигантов промышленности и электроэнергии.

Невольно мысль обращается к тебе, дорогой наш писатель и учитель, так как многие из нашего поколения были воспитаны на созданных тобою художественных образах.

Ты сеял и сеешь подлинно большевистские ленинские идеи, вскопал, перепахал, переполол почву и вот тебе и нам, старикам, посчастливилось увидеть грандиозный размах всей нашей общей работы. Миллионы тружеников на деле строят социализм, сплоченные и руководимые ленинской партией. Миллионы и будут писать историю этого грандиозного строительства.

Настанет время, когда во всем мире навсегда погибнет презренная власть капитала и всесветного мещанства.

Дела Артамоновых у нас погибли навсегда и погибнут во всем мире, а дела Ленина и его партии, живут и будут жить.

Да здравствует Ленинская партия большевиков и ее руководитель Сталин!

Да здравствует великий пролетарский писатель Максим Горький!

Котов, Степан Семенович, рабочий Пролетарского завода, произв. стаж 47 лет, герой труда, участник 3 революций, член ВКП(б) с 1917 г., ударник, изобретатель.

Иванов, Михаил Иванович, рабочий Пролетарского завода, стаж 35 лет, член боевой дружины 1905 года красный партизан, член ВКП(б) с 1925 г., ударник.

Пикунов, Михаил Филиппович, произв. стаж 35 л, красный партизан № 597, свидетель расстрела на Дворцовой площ. 9 Января 1905 г.

Вахтин, Иван Васильевич участник 1905 г., произв. стаж 40 лет, член ВКП(б) с 1924 г., красногвардеец-партизан, столяр-бригадир, ударник.

Отто, Иван Иванович, произв. стаж 37 лет, красный партизан, член ВКП(б) с 1917 г.

Лыткин, Николай Алексеевич, произв. стаж 38 лет член ВКП(б) с 1917 г., красный партизан, участник трех револ., ударник премированный.

Калюкин, Николай Николаевич, произв. стаж 27 лет, член ВКП(б), красный партизан, участник двух революций.

Синев, Василий Иванович, производств. стаж 38 лет, член ВКП(б) с 1926 г., красный партизан, ударник, участник трех революций.

Суворов, Севастьян Михайлович, произв. стаж 37 лет, участник трех революций, красногвардеец, член ВКП(б) с 1920 г.

Размыслов, Ефим Григорьевич, произв. стаж 23 г., член ВКП(б) с 1925 г., красный партизан, участник 2 революций.

Евстигнеев, Василий Федорович, произв. ст. 35 лет, участник трех революций красный партизан, премир. ударник, член ВКП(б) с 1920 г., работаю уч. ком. при Пролет. заводе.

Ершов, Н. А., красногвардеец, партизан, участник трех революций, с большевиками работал подпольно с 1905 г., с 1916 г. имел билет большевика, произв. стаж 38 лет.

Гордин, Александр Иванович раб. стаж. 35 лет, участник революции 1905 г., отбывал в 1916 г. одиночное заключение, красногвардеец с 1917 г., член профсоюза с 1905 г. изобретатель, премированный. член ВКП(б) с 1924 г.

Степанов, Сергей Степанович, произв. стаж 27 лет, участие принимал в трех револ., партизан-красногвардеец, ударник, премир. красн. парт.

Смирнов, Александр Михайлович, производственный стаж 29 лет, участник революции 1905 г. (обстрел поездов семеновцев на ст. Подсолнечная), красногвардеец. Пред. Испол. ком. Ник. ж. д., член ВКП(б) с 1918 г.

Климкевич, Роман Осипович, стаж 40 л., член стачкома б. Никол. ж. д. в 1905 г., член Исполкома б. Никол. ж. д. в 1917 г., член ВКП(б) с 1920 г.

Саарман, Николай Матвеевич, произв. стаж 30 лет, член Исполкома б. Ник. ж. д., в Окт. дни красный партизан, инженер.

I

Октябрь на Николаевской дороге

КЛАСС ПРОТИВ КЛАССА

(Из воспоминаний председателя первого Исполкома Николаевской жел. дор. П. О. Осипова)

НАСТРОЕНИЕ РАЗЛИЧНЫХ ГРУПП РАБОТНИКОВ ДОРОГИ

В октябрьские дни в политических настроениях железнодорожников Николаевской дороги царила большая разноголосица.

Стрелочники, сцепщики, рабочие мастерских, близкие по психологии и настроениям к фабрично-заводскому пролетариату, ненавидели Временное правительство, ненавидели вместе с ним и свое начальство, которое зачастую пыталось вернуться к порядку и отношениям дофевральской революции. Эта группа рабочих шла за теми Комитетами, которыми руководили большевики.

Другая группа „Сатерд" (Союз агентов технич. распорядительного движения) в большинстве своем была настроена против большевиков и стояла за полную поддержку Временного правительства. Служба телеграфа более или менее сочувственно относилась к большевикам, в то время как служба пути была выразительницей настроений от кадетских до монархических включительно.

Служба Сборов, в которой не было рабочих, а были только привилегированные служащие, целиком стояла за Временное правительство. Работники этой службы рассыпались по всему Петроградскому узлу и вели антисоветскую работу. При их активном участии 30 октября 1917 года было созвано совещание представителей местных Комитетов управлений железных дорог Петроградского узла, которое свое отношение к захвату власти пролетариатом выразило в следующей резолюции:

„Рассматривая захват государственной власти большевиками гибельным для родины и революции, постановлено: 1) войти в Комитет Спасения Родины и Революции, как в учреждение, объединяющее всю революционную демократию, кроме большевиков, 2) считая уклончивую позицию, занятую Викжелем, недостойной великой организации, представителем которой он является, объединенное совещание считает своим долгом указать Викжелю на всю гибельность такой позиции; 3) принимая во внимание, что предъявленное Викжелем к Комитету Спасения Родины и Революции требование об организации государственной власти путем соглашения с большевиками не соответствует интересам родины и Революции,—предложить Викжелю отказаться от этого требования и вступить в Комитет Спасения Родины и Революции и 4) обратиться с воззванием ко всем железнодорожникам России об оказании активной поддержки Всероссийскому Комитету Спасения Родины и Революции".

Особняком от всех этих групп держались рабочие службы Тяги. В 1 и 9 участках Тяги, в депо ст. Сортировочная и на Александровском заводе имелись полулегальные, до октябрьских дней, большевистские ячейки, поддерживавшие тесную связь с общегородской большевистской организацией. На Александровском заводе проводилась значительная работа по организации боевых рабочих дружин. Особенное больше участие в этой работе приняли тт. Сарман и Исаев — большевики, члены Дорожного Исполнительного Комитета.

В момент восстания, когда требовалась экстренная переброска войск, когда время измерялось не днями и неделями, а часами и даже минутами, особенно важную роль должна была играть служба Движения, но 99% служащих этого управления были настроены контрреволюционно.

В общем служащие самого Управления дороги занимали враждебную позицию к Советам и большевикам, линейные служащие—выжидательную позицию, **а рабочий состав дороги в своей массе поддерживал Октябрьскую революцию.**

Вот вкратце те настроения, которые существовали среди различных групп работников дороги в момент Октябрьского переворота.

ДОРОЖНЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Настроения Дорожного Исполнительного Комитета определялись его партийным составом: в нем было 3 большевика, 6 эсеров, 1 меньшевик, остальные 5 „блуждающие", метавшиеся от большевиков к эсерам, меньшевикам и т. д. Для того, чтобы Комитет сделать „работоспособным", на дорожном съезде, происходившем во второй половине октября и объединившем 55 тыс. работников дороги, было постановлено избрать председателем Исполнительного Комитета беспартийного, так сказать, „нейтрального", „беспристрастного" человека. На этом же съезде из состава членов Исполнительного Комитета было создано так называемое Чрезвычайное Бюро.

Съезд не разработал для этого Чрезвычайного Бюро подробной инструкции или положения, решив придать Бюро чрезвычайные полномочия и поручить ему руководствоваться революционной совестью.

Бюро было избрано из 5 человек: один большевик—тов. Сарман, два эсера — Мешков и Микеладзе, один кадет—Живописцев и я, бывший тогда левым с.-р. Живописцев и Микеладзе, состоявшие одновременно членами Комитета Спасения Родины и Революции, с первого же дня их избрания повели активную предательскую

борьбу против Советов и почти не появлялись в помещении Исполнительного Комитета.

Тов. Сарман предпочитал работать в рабочих массах своего завода и Невского района, где совместно с другим членом Исполнительного Комитета, тов. Ивановым, организовывал боевые рабочие дружины. Он заявил, что свои полномочия передает лично мне, посоветовав при этом зорко смотреть за работой Исполнительного Комитета и предложил ежедневно информировать его о ходе работы.

Мешков три раза арестовывался рабочими 1 и 9 участков Тяги за призывы к „нейтралитету" и препровождался в Смольный, что лишило его возможности принимать участие в работе Бюро. В результате в Бюро остался я один, избранный в марте 1917 года в состав Исполкома от рабочих станции Новый Порт. Одновременно с нашим Чрезвычайным Бюро растаял почти весь состав Исполнительного Комитета.

Фактически не было ни Чрезвычайного Бюро, которое было организовано на съезде, ни Исполнительного Комитета; остались только отдельные лица, действовавшие от имени этих организаций.

Однако помещение Комитета не пустовало: в нем постоянно находилась масса посторонних лиц, не бывших здесь никогда раньше. Тут были и репортеры желтых газет, и случайно забредшие пассажиры ,и просто темные личности.

Помню, в Исполнительный Комитет дороги пришел т. Бубнов и от имени Петроградского Военно-революционного Комитета обратился с горячим призывом поддержать восставших рабочих. Находившаяся в помещении Исполкома публика двинулась с кулаками и криками: „Немецкий шпион! Сумасшедший человек! Гнать его отсюда!" Среди них в первом ряду были члены Чрезвычайного Бюро — Живописцев и Микеладзе. Я подошел к Бубнову и оба мы, недвусмысленно держа руку в кармане, на курках револьверов, вышли из помещения. Уже на лестнице я в двух словах объяснил ему положение дел в нашем Дорожном Комитете и установил связь с Военно-революционным Комитетом.

Через полчаса в Комитет прибыла группа матросов, в 10—12 человек, которые назвали себя делегатами с крейсера „Аврора". Матросы также стали призывать присутствовавших поддержать восставший пролетариат, но через 2—3 минуты помещение Комитета опустело, так как толпа, заполнявшая его, при виде матросов, сочла более благоразумным удалиться.



Первый Исполком рабочих, мастеровых и служащих Николаевской ж. д.

С этого момента помещение Комитета стало свободным. Оставалось только одно: использовать Исполнительный Комитет и Чрезвычайное Бюро для содействия Октябрьской революции. Наша группа стала действовать от имени Комитета, за которым все-таки, как за выборной организацией, шли значительные слои рабочих и служащих.

В первую очередь мы наладили связь с рабочим активом 1 и 9 участков Тяги и Александровского завода. Здесь были боевики в лице т. т. Боначева (б-к), Тарана (б-к), Калюкина (б-к), Киндаля (бесп.), Иванова (б-к), Косторова (б-к), Бешенко (б-к), Карабанова (б-к) и многих других товарищей. Мы условились держать между собой телефонную и, главным образом, живую связь, для чего прикрепили к Исполнительному Комитету т. Киндаля. Маляр по профессии, он явился в Комитет прямо с производства, не меняя своей прозодежды. Позже т. Киндаль был кооптирован в члены Исполнительного Комитета.

ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ВОЙСК

Рабочие 1 и 9 участков Тяги и Александровского завода наблюдали за исправностью путей и сооружений, несли охрану депо, мостов, паровозов (вместо убежавшей железнодорожной охраны), иногда заменяли машинистов, сопровождающих воинские эшелоны, руководили сменой паровозных бригад, снабжением паровозов водой и топливом — одним словом, поддерживали движение от Финляндского моста до ст. Волковский пост и от Петрограда до ст. Тосно. Сохранение движения на этом участке давало возможность вливать новые боевые части в состав революционной армии.

Враждебная линия администрации дороги по отношению в революционно-настроенной части Исполнительного Комитета, вынудила нас захватить в свои руки службу Движения и устранить, хотя бы на время, администрацию, активно содействовавшую Комитету Спасения Родины и Революции; она отправляла контрреволюционные отряды в Гатчину к Керенскому, под видом эшелонов на германский фронт. Так начальник движения уже пропустил к Керенскому четыре воинских эшелона, одновременно задерживая на Финляндской линии эшелоны, шедшие на поддержку восставших рабочих.

Представители финляндских передовых эшелонов частью на дрезинах, частью пешком прибыли в Питер с целью выяснить причины их стоянки на Финляндской линии. Они побывали у Начальника движения и от него пришли в Исполнительный Комитет с требованием немедленно пропустить их по Финляндскому мост через Неву.

Одни из этих представителей с оружием в руках угрожали разнести помещение начальника движения и Исполнительного Комитета, другие слезно упрашивали пропустить их эшелоны. Эги финляндские части были хорошо вооружены, имели пулеметы, артиллерию и даже аэропланы. Солдаты были революционно настроены и с нетерпением рвались в бой.

В их присутствии я позвонил по телефону начальнику движения и потребовал от него пропуска эшелонов. Он, под предлогом принятого Викжелем „нейтралитета", кате-

горически отказался. Тогда я позвонил начальнику дороги, повторив свое предложение. По тем же мотивам отказался и он. Как начальник движения, так и начальник дороги заявили мне, что только на них лежит ответственность перед „государством“ и что в случае вмешательства Исполнительного Комитета они будут вынуждены оставить свои посты и сложить с себя всякую ответственность.

Положение было критическое: эшелоны нельзя было задерживать ни минуты. Поэтому вместе с делегатами я отправился лично к начальнику движения и начальнику дороги. Делегаты предположили, что я являюсь виновником задержки эшелонов, и поэтому, как только мы вышли из Комитета, двое солдат схватили меня под руки и я услышал как щелкнул затвор парабеллюма. Поведение солдат было явно недвусмысленное. Они готовы были убрать с пути „помеху“, которую видели в моем лице.

Не помню, как и чем я доказывал нецелесообразность такой меры; помню только, что я уговорил их зайти сначала к начальнику движения. Однако, у начальника движения все мои переговоры и угрозы по отношению к нему оказались безрезультатны. Также не подействовали уговоры и на начальника дороги, но угроза пристрелить его — все же подействовала; он расплакался и сам же предложил себя арестовать. Тогда я предложил двум солдатам отвести его на квартиру и продержать под арестом трое суток. До смерти напуганный он спокойно просидел дома пять суток под охраной двух солдат. Когда начальник движения снова повторил отказ подписать телеграмму о пропуске финляндских эшелонов, я предложил ему оставить кабинет и прекратить вмешательство в управление дорогой под угрозой расстрела.

Справившись по телефону об аресте начальника дороги, он счел более благоразумным покинуть свой пост. Перед уходом он дал распоряжение дежурному по управлению Службы Движения не исполнять требований Исполнительного Комитета дороги, но дежурный по управлению инженер В. А. Белоусов и сменявшие его Копыткин и Лефевр подчинились Комитету. Они просили только, чтобы для пропуска каждого эшелона было дано от имени Исполнительного Комитета письменное требование с бланком и печатью, выраженное в самой решительной форме. Это, понятно, сделать было не трудно и путь стал свободен.

От имени Исполнительного Комитета мы разослали телеграфное обращение ко всем районным и местным Комитетам, к начальникам станций и их помощникам и ко всем рабочим и служащим от Петрограда до Москвы, с призывом соблюдать спокойствие и оставаться на своих местах. Обращение заканчивалось просьбой немедленно сообщать в Исполнительный Комитет по прямому проводу о каждом эшелоне, отправленном из Москвы или Бологое по направлению к Петрограду.

На линии, в районных Комитетах дороги имелись вполне преданные революции товарищи: в Малой Вишере т. Арсеньев (б-к), в Бологое — Потемкин (б-к), в Москве — Ионов (б-к), Иодзевич (б-к), Бочаров (б-к), Горинов (б-к) и Прохоров (б-к). Этим товарищам было предложено телеграфно информировать нас о положении дел в районах.

После этого началась отправка эшелонов по Финляндской линии. Они потянулись лентой, с одной стороны, через Финляндский мост, Петроград II и через Волковский пост под Гатчиной, а с другой, по главной линии Николаевской дороги, выгружаясь и развертываясь на станциях Обухово, Славянка, Колпино, Тосно.

Это продвижение по остроте момента проходило страшно медленно по следующим причинам: 1) неуклюжее расположение путей Петроградского узла Николаевской железной дороги и, вследствие этого, сравнительно слабая его пропускная способность, и нарушение правил технической эксплоатации воинскими частями, которые стремительно рвались в бой и никак не хотели считаться с такой „мелочью“, как закрытый семафор; 2) скрытое и открытое противодействие со стороны отдельных агентов технически-распорядительного движения. У последних было намерение или свалить несколько паровозов в первую очередь на Финляндском мосту, или всем штатом, начиная с начальника станции и кончая стрелочником, бросить станцию. Эти меры были рекомендованы Викжелем на случай нарушения „нейтралитета“ какой-либо воинской частью.

Обо всех этих предположениях сообщалось по телефону Исполнительному Комитету для получения его согласия, но так как оно не давалось, то агенты оставались на своих местах. Исключением был лишь начальник станции Петроград II, который демонстративно оставил станцию.

Начальник же станции Славянка тов. Лопырев и тов. Собинов после переговоров со мной по телефону остались работать и убедили остаться на своих местах всех остальных служащих, которые в панике начали было разбегаться. Паника же вызвана была тем, что эшелоны, разгрузившись на станции Славянка, развернули строй по обеим сторонам железной дороги.

С каждой станции, с каждого поста к нам неслись по телефону запросы: „исполнять ли предписание Викжеля о нейтралитете или не исполнять“. Мы отвечали: „На эти эшелоны постановление Викжеля не распространяется; наоборот, Викжель требует их немедленного продвижения“.

Понятно, — это был лишь маневр но так как он исходил из Исполнительного Комитета Николаевской ж. д., то нам верили и эшелоны пропускались.

ИСПОЛКОМ И ВИКЖЕЛЬ

Около трех часов ночи на 29 октября мне предложили по телефону немедленно прибыть в Викжель на Фонтанку 117. Ехать пришлось с риском для жизни, так как на Невском проспекте сторонники Комитета Спасения Родины и Революции обстреливали „большевистские“ автомобили (другие в это время уже не ходили). Были обстреляны и мы. К счастью, в нашей машине было только пробито стекло и прострелена шапка шофера Гусева.

Когда мы явились в Викжель, там торжественно шло заседание. Председатель Малицкий предоставил слово для информационного доклада мне, как представителю Исполнительного Комитета Николаевской ж. д., пояснив при этом, что Викжель имеет сведения, будто бы Николаевская дорога вышла из состояния нейтралитета, так как по ней движутся десятки эшелонов, следующих из Финляндии в неопределенном направлении и что администрация дороги не в силах остановить этот прорыв и просит вмешательства Викжеля.

От имени Исполнительного Комитета дороги я заявил, что администрация дороги действительно пропустила в течение последних двух суток четыре эшелона в Гатчину, к Керенскому, под видом переброски их на Западный фронт. Этими действиями администрация нарушила нейтралитет и дала основание всем остальным воинским

частям не считаться с железнодорожными организациями, благодаря чему из Финляндии действительно прорвались два эшелона в Москву. Из-за этого Исполнительный Комитет отстранил администрацию. В данное же время никаких воинских перевозок в пределах нашей дороги не происходит. Тов. Сарман и т. Грунин * подтвердили правильность моего доклада.

После нескольких дополнительных вопросов и моих ответов на них мы были свободны и поспешили на дорогу продолжать „нейтралитет".

В момент моего ухода, как бы случайно, появился в коридоре по пути к выходу т. Бальбатов и схватив меня за рукав, вполголоса спросил:

— Неужели из Финляндии прошли только два эшелона?

— Не два, а шестнадцать и продолжают продвигаться еще,—ответил я.

Лицо Бальбатова вспыхнуло радостью и он возвратился в зал заседания.

Вызовы в Викжель для доклада повторялись периодически и являлись для нас громадной помехой. Для укрепления доверия Викжеля к „информации", которую я делал от имени Исполнительного Комитета дороги, мне приходилось на время совместных поездок в Викжель и коллективного доклада там отвлекать от кипучей работы на Александровском заводе т. Сармана. А делать это было необходимо, потому что Викжель подозревал, что от него скрывают правду. Двум же членам Исполкома было больше веры.

Так мы обманывали Викжель.

ЗАТРУДНЕНИЯ В ПРОДВИЖЕНИИ ЭШЕЛОНОВ

Как было сказано выше, начальник дороги находился под арестом, а начальник движения не являлся на службу; необходимо было изолировать телеграф и телефон, которые могли быть использованы во вред восставшему пролетариату любым из начальствующих лиц, имевших право подавать телеграммы, пользоваться прямым проводом и говорить по телефону даже из своей квартиры. Сделать это было нужно тем более, что наш телеграф был связан с Гатчиной до 2 ноября и получал оттуда на имя начальника дороги самые „грозные" приказы за подписью самого Керенского.

На телефонной станции, у коммутатора четверо суток без перерыва дежурил т. В. И. Иванов (начальник станции Кушелевка,—тогда беспартийный). Он следил за ходом переброски эшелонов и держал самую тесную связь с Бюро Комитета дороги в нашем лице. Контроль за центральным телеграфом взял на себя его телеграфист т. Балуков, большевик, сагитировавший и остальных телеграфистов работать добросовестно.

Служащие всего Управления дороги, начиная с 28 октября, на службу не являлись; их примеру намеревалась последовать часть телеграфистов Центрального телеграфа, что поставило бы под угрозу все движение на дороге. Нам пришлось устроить общее собрание телеграфистов и уговорить их не прекращать работу. Успех был полный, так как собрание решило поддержать Исполнительный Комитет и не прекращать движения.

После этого телеграфисты Центрального телеграфа работали добросовестно и без перебоев, несмотря на то, что им приходилось работать и за товарищей, живших за городом и не имевших возможности добраться до службы. Без разрешения Бюро Комитета в течение 5 дней не было передано почти ни одной телеграммы. Также добросовестно работали и телефонистки на коммутаторе, хотя и их штат тоже был не полон.

Но 30 октября телеграф и телефон перестали работать. Начальников телеграфа и Управления службы не было, а телеграфисты своими силами исправить порчи не могли. Ясно было, что кто-то, хорошо знающий дело, остановил работу телеграфа в намерении этим парализовать движение на дороге.

В сопровождении двух телеграфистов я отправился на квартиру начальника участка телеграфа инженера Максина. Это был единственный человек, который мог быстро восстановить прерванную работу. После долгих просьб, доказательств и, наконец, угроз он пошел с нами на телеграф. Немного больше чем через час действие телеграфа и телефона восстановилось.

Были и другие тревоги. Однажды, возвратившись глубокой ночью из Викжеля, я узнал, что, пользуясь правами членов Чрезвычайного Бюро, Живописцев и Микеладзе подписали и передали по телеграфу угрожающий приказ механику Финляндского разводного моста о разводе этого моста, для остановки движения эшелонов. Об этой телеграмме я узнал уже от самого механика т. Тарана, информировавшего нас обо всех событиях и сообщавшего количество пропущенных через мост эшелонов. Тов. Таран — большевик с 1904 года, — понятно, не выполнил приказа Живописцева и Микеладзе.

Из этого случая стало ясно, что надо помочь т. Тарану в охране моста. Тотчас же т. Сарман командировал в его распоряжение десять вооруженных винтовками рабочих Александровского завода и благодаря тому, что т. Таран вместе с ними беспрерывно в течение пяти суток работал на Финляндском мосту среди ежеминутных смертельных опасностей, нам удалось продолжать переброску наших войск.

Комитет Спасения Родины и Революции пытался вредить нашей работе по продвижению эшелонов. Он подсылал своих агентов на вокзал для разведки и агитации, угрожая расстрелом членам Бюро за оказываемое им содействие Военно-революционному комитету. А в то же время в отдельных пунктах Петрограда сидели разрозненные белогвардейские части, которые, боясь открыто вступить в бой, старались вносить замешательство в нашу работу.

Так, из помещавшегося на Садовой в Инженерном замке штаба не то Комитета Спасения Родины и Революции, не то отдельной группы белых офицеров, корнет Кречковский под угрозой расстрела по телефону приказал Бюро Комитета немедленно прекратить продвижение финляндских эшелонов и срочно отправить в Гатчину два эшелона казаков, стоявших на ст. Тосно.

Я предположил, что железнодорожники, вопреки данному ранее распоряжению немедленно сообщать о дальнейшем движении эшелонов, не только не предупредили, но, напротив, подпустили к ст. Тосно на очень близкое расстояние вражеские эшелоны. Для проверки мне пришлось по телеграфу запрашивать станции, начиная с Тосно: Любань, Малую Вишеру и, наконец, Бологое, о том, что известно товарищам о продвижении двух ка-

* Являясь представителем от Николаевской ж. д. т. Грунин, примыкал к левому крылу Викжеля к его „рабочей группе". Он знал, что мы не выполняем нейтралитета, что перевозим войска ВРК и неоднократно подтверждая правильность моего доклада он сознательно вводил в заблуждение Викжель, чем доказал в те дни свою преданность рабочему классу и его Октябрьскому восстанию.

зачьих эшелонов. Однако, при проверке дежуривший по Бологовскому району рабочий тов. Потемкин сообщил, что по направлению к Петрограду ни одного эшелона не проходило, а в шести верстах от Бологое по линии Бологое-Полоцк действительно стоят два эшелона казаков, но впереди их разобраны пути на протяжении $1^1/_2$ верст. Ясно было, что они уже не попадут под Гатчину. А это увеличивало шансы на нашу победу над кучкой гатчинских авантюристов, так как передвигались только революционные войска.

Отрадно было видеть, как на линии, в рабочих массах созревало твердое решение передать всю власть Советам; иначе зачем было с риском для жизни на виду у казаков разбирать железнодорожное полотно по пути их следования к Гатчине.

Другой характерный приказ Комитета Спасения Родины и Революции касался восьми цистерн спирта. Когда уже слышалась канонада под Гатчиной, по телефону был передан приказ немедленно подать к перрону пассажирской станции Петроград восемь цистерн спирта, числящегося, якобы, за Военно-промышленным Комитетом. Приказ был весьма четкий, так как были указаны даже номера цистерн. Цель его была ясна: споить петроградских солдат и подонки для того, чтобы вызвать в городе анархию и пьяные погромы и тем самым парализовать железную дорогу.

Эти цистерны со спиртом внесли много хлопот в нашу работу, так как и некоторые из железнодорожников с недвусмысленными намерениями разыскивали этот спирт, что бесспорно угрожало всей транспортной работе. Для того, чтобы не произошло этого, надо было увезти со станции цистерны, а для этого нужны были преданые люди.

Исполняющий должность начальника станции тов. С. И. Пашков помог мне отыскать в парке спиртовые цистерны и с первым попавшимся на путях маневровым паровозом они были отправлены на ст. Морская пристань. Для того, чтобы цистерны были действительно доставлены по назначению и не подверглись разгрому в пути, я поручил двум первым попавшимся на пути рабочим 9-го участка Тяги (не помню их фамилий) сопровождать цистерны до Морской пристани и сохранить в секрете, что это спирт. Поручение это было выполнено в точности. Спустя несколько месяцев этот спирт был использован петроградской промышленностью в качестве горючего материала.

Едва я успел, после отправки цистерн, вернуться в помещение б. Исполнительного Комитета, как там появилось несколько темных лиц, потребовавших от меня сведений о месте стоянки восьми цистерн со спиртом. Эти подозрительные личности, уже значительно подвыпившие, назвались представителями Комитета Спасения. Я направил их на платформу вокзала пассажирской станции Петроград, уведомил обо всем дежуривших рабочих из 1 и 9 участков Тяги с тем, чтобы им устроили соответствующую встречу, что и было сделано.

Обстановка, в которой приходилось работать, была очень тяжелая. Когда по чисто техническим причинам задерживалось продвижение эшелонов, солдаты из этих эшелонов десятками входили в помещение Комитета и, угрожая оружием, требовали немедленного пропуска.

Пять суток нам не пришлось спать, а тут еще голод, сырость и холод в нетопленном помещении, зачастую— отсутствие электрического света.

Наконец, через пять суток, ранним утром телефонные и телеграфные провода принесли весть, что „Керенский разбит и большевики победили". После суток беспрерывного мертвецкого сна мне пришлось снова вести работу по продвижению красных войск, но уже не под Гатчину, а в Москву.

КОМИССАРУ НИКОЛАЕВСКОГО ВОКЗАЛА
Экстренно приготовьте поезд для 400 человек, 4 пулеметов с ящиками и груза провианта на 200 пудов.
Народный Комиссар по обороне АНТОНОВ.

Этот поезд был тотчас же составлен из 15-ти теплушек, 1 классного вагона, 1 крытого порожнего вагона и после погрузки и посадки был отправлен в Москву в тот же день.

Напуганная администрация Николаевской ж. д. вновь возвратилась по своим местам и всячески начала вредить; обнаружилось отсутствие паровозов, недостаток подвижного состава и много других предлогов для прямой и скрытой задержки переброски войск Военно-Революционного Комитета. Вместе с этим опять начались беспрерывные собрания и митинги служащих, которые выносили коллективные проклятия „Смольному", требовали самосуда над производившими перевозку революционных войск членами Бюро Комитета дороги, принимали решения о забастовках и пр.

Во второй половине ноября стали стекаться в помещение Исполнительного Комитета отдельные его члены, избранные в октябре 1917 года на дорожном съезде. При этом выяснилось, что только некоторые из них, тов. Арсеньев (ст. Вишера), Сушинский (Полоцкая линия), Прохоров (Ржевская линия), Чуриков (кондукторская бригада) проводили революционную работу на местах, а остальные отсиживались дома.

Как только появились перечисленные товарищи, я вызвал с Александровского завода тт. Сармана и Исаева на совещание. На него же мы пригласили комиссара вокзала т. Лебита и вместе с ним стали намечать план дальнейших действий. Прений на этом совещании не было никаких, вносились только конкретные предложения, принимавшиеся или отвергавшиеся без прений. Мы приняли ряд решений, из которых главнейшими были: **1) всемерная поддержка Военно-Революционного Комитета, 2) бесперебойные воинские топливные и продовольственные перевозки; 3) охрана вокзала и железнодорожных сооружений; 4) усиление Красной гвардии и работа над ее политическим воспитанием; 5) усиление контроля над действиями высшей администрации и управлением дороги; 6) разгон управления железнодорожной охраны, проявившей себя враждебно по отношению к Советской власти; 7) экстренный созыв чрезвычайного дорожного съезда, с самым широким представительством рабочих масс, и 8) объявление себя Дорожным Военно-Революционным Комитетом.**

Кипучая коллективная работа по намеченной программе пошла полным ходом. Наш Дорожный Ревком имел успех среди рабочих и завоевал их полную симпатию и доверие. Одновременно он успевал и в технической работе, вклиниваясь явочным порядком в эксплоатационную деятельность. В одном только пункте мы не имели успеха; это— в области контроля над действиями администрации, так как от нас усиленно все скрывалось, замыкалось, искажалось. Наши требования и заявления в отношении воинских топливных и продовольственных перевозок всегда имели обратные результаты. Так, ст. Петроград-Сортировочная стала какой-то кладбищенской базой продовольствия, в котором нуждался Петроград, потому что о прибытии этого продовольствия никому не сообщалось.

Управления служб и отделов попрежнему безудержно митинговали, выносили недоверие „Смольному“, одобряя работу Комитета Спасения Родины и Революции, посылая ему свои благословения и вместе с тем всячески избегая работы.

Нам приходилось узнавать через своих людей о наличии продовольственных и топливных грузов, сообщать о них в Петросовет и при содействии рабочих помогать ему в разгрузке вагонов и транспортировании продовольствия.

Каждый шаг в этой области расценивался администрацией, как анархия; нас всячески чернили за это и угрожали прекратить работу. Против нас издавались секретные приказы и рассылались телеграфные воззвания по всей линии и ветвям.

Против нас подняла вой белогвардейская печать.

Из „Петроградской газеты“ № 264 от 19/XI—17 года.

Захват Николаевской железной дороги.

Под арестом начальник дороги инженер Манос и чины Канцелярии.

„Вчера к начальнику Николаевской ж. д. инж. Маносу явились члены Военно-Революционного Комитета: Сущинский, Осипов, Прохоров и еще два лица и предложили ему подписать согласие на осуществление на дороге нового демократического принципа управления, согласно последнему распоряжению Викжеля. Явившиеся предъявили „декларацию“, что на дороге устанавливается контроль из выборных служащих над действиями лиц администрации. Кроме того, члены Дорожного В. Р. Комитета требовали регистратуры всех дел, пропуска через Комитет всех распоряжений, входящих и исходящих бумаг, телеграмм и т. д., а также участия в хозяйственных организациях.

Пока в кабинете шли переговоры, служащие канцелярии организовали общее собрание, чтобы реагировать на событие.

В это время в канцелярии появились 4 вооруженных солдата, а затем все помещение было занято красногвардейцами. Представители В. Р. Комитета приняли участие в собрании и разъяснили служащим значение нового строя.

Начальник дороги инж. Манос был подвергнут домашнему аресту. Его освободили лишь в 8 час. вечера. Задержанию подвергли и правителя канцелярии, К. Н. Левашева. Он был освобожден после того как заявил, что он покидает свой пост.

Служащие вынесли резолюцию, что соглашаются принять новый порядок. Находившиеся на собрании начальники служб не согласились с „декларацией“ и, вероятно, будут уволены.

Из ст. агентов подписали „бумагу“ инж. А. М. Чельцов (родственник быв. премьер-министра А. Д. Протопопова), инж. Белоусов, к которому члены В. Р. К. являлись секретно еще утром, и г. Чудинов.

Сегодня судьба Николаевской дороги будет окончательно решена в Министерстве п. с. Вечером чины Красной гвардии покинули канцелярию“.

В ответ на это мы вынуждены были снова арестовать начальника дороги инженера Маноса.

Травля и открытая борьба против нашего Военно-Революционного Комитета только придавали нам энергию. Рабочая масса на своих собраниях требовала не только рабочего контроля, но и рабочего управления всем дорожным хозяйством.

В такой напряженной обстановке мы в конце ноября 1917 г. созвали чрезвычайный съезд дороги. Съезд этот происходил на Александровском заводе, так как это было самое безопасное место. Рабочие завода являлись достаточной охраной от всякого рода покушений со стороны белогвардейцев.

На съезде не было докладчика о деятельности Исполнительного комитета, так как официальный председатель и его заместитель на этот съезд не явились. Поэтому поставили мой доклад о деятельности Бюро Исполнительного Комитета. Съезд был на стороне „Смольного“, за Октябрь и за полную поддержку рабоче-крестьянского правительства. Съезд послал приветствие ЦК партии большевиков, Военно-Революционному Комитету, ВЦИКу и Совету Народных Комиссаров.

Но не обошлось и без борьбы. Среди делегатов была значительная группа правых эсеров и меньшевиков; они объединили все правые элементы съезда в блок, объявив себя „деловой группой“.

„Деловая группа“ не хотела признавать никакой съездовской дисциплины, мотивируя это тем, что ни одному представителю от нее не дали места в Президиуме съезда, что произошло в действительности потому, что рабочие, делегаты съезда, открыто бойкотировали группу, и ее члены оказались в меньшинстве.

Инициатива руководства на этом съезде всецело принадлежала большевикам, с вошедшими в блок левыми эсерами, а роль меньшевистско-эсеровской „деловой“ группы сводилась исключительно к тому, чтобы всячески вредить съезду, не давать ему правильно работать и сорвать его. К концу съезда эта „деловая группа“ растаяла, и съезд подавляющим большинством голосов поименным голосованием вынес резолюцию целиком и полностью поддерживающую Совет Народных Комиссаров.

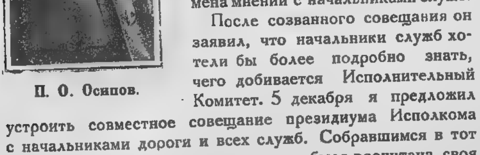
На съезде же был избран новый Исполнительный Комитет рабочих, мастеровых и служащих Николаевской ж. д., которому был дан наказ всеми мерами и средствами поддерживать Советскую власть, ограничить власть администрации дороги и организовать рабочее управление дороги причем съезд обещал полную поддержку мест вновь избранному Исполнительному Комитету.

Новый президиум Исполкома составился так: председателем Исполнительного Комитета — я, товарищами председателя — т.т. Н. М. Сарман (б-к), А. П. Прохоров (бесп.) и А. М. Смирнов (бесп.). Секретариат — т.т. Боровский (б-к), Иванов (б-к) и Чуриков (с-р).

На первом заседании вновь избранного Исполкома президиум, прежде чем наметить план и распределить обязанности между членами Комитета, решил выяснить, все ли они согласны проводить линию, намеченную съездом. Президиум указал на необходимость абсолютного подчинения отдельных товарищей воле большинства, действующего на основе директив съезда. Те товарищи, которые не солидаризируются с большинством или хоть немного колеблются, должны уйти от всякой работы в Исполнительном Комитете и именно сейчас, так как уход позднее, в период развернутой работы и обостренной политической борьбы, может вызвать суровые репрессии большинства над меньшинством. Двое тут же подали письменное заявление о выходе из состава Исполнительного Комитета. Заявление их было принято с полной корректностью и они немедленно удалились из комнаты заседания, которое продолжалось без них.

Враждебное отношение к Советам со стороны высшей администрации дороги, активная поддержка ею Комитета Спасения Родины и Революции вплоть до переброски под

Гатчину 4-х воинских эшелонов в дни Октябрьского переворота, насильственное выселение Исполнительного Комитета из занимаемого им помещения, демонстративное нежелание работать „на большевиков“, печатные контрреволюционные прокламации — все это поставило перед Исполкомом дороги уже вплотную вопрос о захвате управления дорогой и о подчинении всей администрации Исполнительному Комитету.


П. О. Осипов.

Президиум Комитета поручил мне и члену Комитета т. Мешкову начать об этом переговоры с начальником дороги. Начальник дороги инженер Манос от разрешения вопроса уклонился, мотивируя тем, что он только старший товарищ начальников служб, а такой важный вопрос, как поставленный Исполнительным Комитетом, может быть разрешен только после обмена мнений с начальниками служб.

После созванного совещания он заявил, что начальники служб хотели бы более подробно знать, чего добивается Исполнительный Комитет. 5 декабря я предложил устроить совместное совещание президиума Исполкома с начальниками дороги и всех служб. Собравшимся в тот же день 26-ти администраторам нами была прочитана своя декларация, составленная в духе директив Чрезвычайного съезда дороги. Заслушав ее, они попросили полчаса на совещание без участия Исполнительного Комитета. Мы не возражали, и они удалились в соседнюю комнату.

Через 1 час 15 минут мы услышали ответную декларацию в письменной форме: „Совместную работу с Исполнительным Комитетом считаем безусловно необходимой, но полное подчинение Комитету отдельной дороги считаем невозможным до тех пор, пока в государстве существует обязательное для всех дорог руководительство центрального органа“.

По существу этот ответ говорил об отказе их принять наши требования. В результате дальнейших переговоров администраторы еще раз удалились в отдельную комнату и, перефразировав декларацию, внесли другую, где они заявляли об ответственности Исполнительного Комитета перед Учредительным собранием, но оговаривались, что, уступая напору Комитета, они согласны временно допустить этот Комитет к управлению дорогой с тем, чтобы, собравшись в ближайшие же дни, по-деловому обсудить формы управления.

Лед как будто бы был сломан. В три часа ночи совещание закрылось, и мы, оформив соглашение протоколом, подписанным всеми участниками совещания, разошлись.

Однако утром 6 декабря никто из участников вчерашнего совещания на службу не пришел: все 26 администраторов исчезли.

Наши поиски исчезнувших были безрезультатны, так как большая часть, как это выяснилось потом, укрылась в Финляндии, а те, кто остался в Питере, попрятались у знакомых. Желтая пресса опять подняла вой.

Вот лживая, клеветническая, обливающая грязью Исполнительный комитет и все революционные организации дороги статья, напечатанная в белогвардейской газете „Петроградский голос“ от 20/I (2/II) 1918 г. № 13.

НА НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛ. ДОРОГЕ

„Сейчас на Николаевской железной дороге, фактически находящейся без руководителя, наблюдается нервное настроение среди служащих. Дорогой овладел Исполнительный Комитет в лице 35 конторщиков и младших агентов, причем главные руководители Осипов и Прохоров (последний бывш. официант из буфета Семеновского ипподрома, поступил всего 2 года тому назад на дорогу), занимавшие до сих пор скромную должность весовщиков, проявляют диктаторскую власть, опираясь на поддержку большевиков из Министерства путей сообщения.

Вся старшая администрация дороги в лице 26 человек сейчас же скрылась, так как было сделано постановление еще недели 3 тому назад об аресте как начальника дороги, так и всех начальников отдельных служб и отделов.

Члены Исполнительного Комитета усердно искали с красногвардейцами отдельных представителей высшей администрации, чтобы предать их военно-революционному суду и заставить насильно работать на линии.

Между прочим, у инженера особых поручений А. М. Чельцова, проживающего в здании больницы св. Марии Магдалины, где его отец состоит старшим врачем, члены Комитета намеревались произвести большой обыск и даже проникнуть в палаты больных, предполагая, что он может скрываться там под видом пациента.

Несколько дней назад был арестован помощник службы Связи инженер А. Т. Павлов, который собирался покинуть казенную квартиру. Он успел перевезти все свои вещи и оставался последнюю ночь в квартире. Раздался телефонный звонок. Неизвестный спросил, кто у телефона. Инженер Павлов назвал фамилию. Через 1/4 часа у него на квартире были красногвардейцы и инженера увезли на Казачий плац.

Начальник Николаевской железной дороги инженер Манос, а также вся уволенная администрация предполагает выступить с обширной телеграммой, которая разъяснит несправедливость всех обвинений, распространяемых Исполнительным Комитетом среди служащих. Комитет, между прочим, заявляет, что администрация произвела какое-то хищение казенных сумм. Оказывается, что как раз перед переворотом раздавали деньги в виде пособия для эвакуации семейств служащих от комиссии, которая производила разгрузку столицы. Часть денег успели получить некоторые инженеры для своих семейств, желая спасти их от голодовки в Петрограде. Получение этих денег и ставится в вину администрации.

В начале января бывший комиссар путей сообщения Елизаров дал телеграмму, в которой разъяснял, что главные Дорожные Комитеты не должны всецело вмешиваться в технические распоряжения администрации, и предлагал установить порядок, чтобы высший технический аппарат не встречал препятствий в управлении линией.

Эту телеграмму поставили в вину т. Елизарову, и она послужила началом конца его карьеры на министерском посту в качестве комиссара.

Елизаров понял, что сложное управление дорогами не может быть выполнено коллегиями, а требует единоличной ответственности.



Елизаров ушел, а порядок на дорогах не налаживается. Вечная угроза служить под арестом заставила технических руководителей отказаться от своих постов.

На Николаевской дороге Исполнительный Комитет производит чистку служащих. Неугодных для него лиц Комитет откомандировывает в Мин. путей сообщения, давая, правда хорошие аттестаты и требуя от таких командируемых полного признания советской власти".

Среди служащих Управления возникла паника и с 12 часов дня во всех службах созваны были общие экстренные собрания, требовавшие от Исполнительного Комитета немедленного возвращения администрации на свои места и угрожавшие нам вновь забастовкой. Бунт против Советской власти со стороны бежавших был налицо. Одновременно были разбросаны по главной линии и ветвям Николаевской ж. д. десятки тысяч прокламаций за подписью бежавших.

Для Комитета ясно было, что бегство администрации дороги было организовано заранее с целью прекратить движение. В ответ на это 6 декабря Исполком на чрезвычайном закрытом заседании постановил: **„1) взять немедленно фактическое управление дорогой в свои руки; 2) принять против администрации и других лиц, противодействующих этому постановлению, самые решительные меры вплоть до их ареста; 3) объявить об этом по всей линии Николаевской жел. дор.; 4) поставить об этом в известность ЦИК СРС и КД, Военно-Революционный Комитет, Викжел и просить их содействия".**

Вслед за этим мы обратились со следующим призывом ко всем железнодорожникам:

„Товарищи!"

Высшая администрация Николаевской жел. дор. в числе 26 лиц несмотря на столь тяжелый и грозный для Республики момент, без всякого предупреждения, позорно бежала со своих постов. Бежала, предварительно расхитив казну, годами накопленную железнодорожниками тружениками, не дав никому отчета в небрежном и преступном ведении хозяйства.

Исполнительный Комитет, как орган мощного железнодорожного союза, немедленно вступил в управление дорогой и тем не допустил остановки движения, которой так добивались презренные дезертиры,—напротив, при дружной поддержке рабочих, мастеровых и служащих транспорт налаживается, устанавливается товарищеская дисциплина.

Преступные же дезертиры попрятались в подполье и ведут оттуда тлетворную агитацию, призывая рабочую массу к железнодорожной забастовке. Мы твердо верим, что такая агитация ничего не даст саботажникам, кроме презрения и бойкота.

Товарищи! Берите всюду управление дорогами, как это сделали мы. Поддержите! Не дайте нам быть в одиночестве. Заключим более тесный и дружный союз и тем не дадим восторжествовать врагам свободы и демократии!

Председатель Исполн. Комитета Осипов.

За секретаря Прохоров".

Петроградский Военно-революционный Комитет и Совет Народных Комиссаров, куда мы обратились с докладом о бегстве администрации, выдал нам ордер на право ареста беглецов в любом месте Советской республики и кое-кто из них нами был изловлен.

Подорванное войной хозяйство дороги, вдобавок еще умышленно запущенное бежавшей администрацией, потребовало неимоверных усилий Исполнительного Комитета и всей массы линейных рабочих и служащих для поддержания движения на дороге.

Зимние снегопады заносили пути, а снегоочистители не были готовы. Сведений о местонахождении снегоочистителей у нас не имелось и лишь при помощи рабочих мы установили их стоянку в ожидании ремонта на Бологовско-Полоцкой линии. В Петроградском узле было только несколько сотен лопат и метел. Закупленная бежавшей администрацией парафинистая нефть не могла быть использована, из-за отсутствия змеевиков. В каменном угле обнаружился большой процент штыба. Дрова, заготовленные по линии дороги, расхищались местными крестьянами, которые требовали от нас вторичного выкупа этих дров, ссылаясь на то, что подрядчики не произвели с ними расчета. Придорожные крестьяне в районе Лихославля стали останавливать и грабить проходящие на Питер продовольственные поезда. Большой процент больных паровозов, вагонные кладбища на сортировочных станциях, недостаток и отсутствие материалов в большинстве железнодорожных мастерских, демобилизация двухмиллионной армии западного фронта, создавшая на дороге вооруженный и озлобленный человеческий муравейник, захлестнувший вокзал, занявший пути, ежеминутно и ежесекундно требовавший продвижения эшелонов в сторону Москвы, Кавказа, Урала, Туркестана, Сибири, тысячи различных слухов, сплетен угроз и, наконец, отсутствие денежных знаков для текущей расплаты с рабочими и служащими, итальянская забастовка и открытый саботаж со стороны служащих Управления, поддерживавших связь с бежавшей админи-

страцией, — все это создавало самые тяжелые условия работы. Постоянная угроза смерти со стороны обезумевших от страданий солдат, покидающих фронт и беспрерывно толпившихся в помещении Комитета — создала панику среди отдельных членов Исполнительного Комитета.

Некоторые члены Комитета дезертировали и вся основная работа легла на Президиум, который физически изнемогал под тяжестью непосильной ноши.

Учитывая факт дезертирства одних, шушуканье и помеху в работе со стороны других, либерально настроенных членов Комитета, явно недовольных революционной тактикой Президиума, опасаясь за срыв начатой работы, за дискредитацию рабочего самоуправления — Президиум на своем закрытом заседании в средине декабря 1917 года постановил:

„Объявить себя Центральным Военно-Революционным Комитетом Никол. дороги, с тем, чтобы в нужную минуту сосредоточить в своем лице всю полноту власти на дороге и выступить, как диктаторская организация". Я, как председатель Исполнительного Комитета — становился председателем Дорожного ВРК при членах: Смирнове А. М., Сармане Н. М. и Прохорове А. Е. Секретарем назначался Иванов А. Ф., комендантом — Калюкин Н. Н.

Во всех трудностях нам на помощь приходили многотысячные массы рабочих и низовых линейных служащих. Например, рабочие Александровского завода, отработавши у станка день, шли на всю ночь до утра расчищать занесенные снегом пути, а на утро опять возвращались к станкам, не получая ни копейки за ночную работу.

Не одни только железнодорожники-рабочие приходили нам на помощь: **гиганты Петрограда, Путиловский и Обуховский заводы, в труднейшие моменты давали тысячи своих пролетариев для расчистки железнодорожных путей,** — лишь бы не остановить движения, и не допустить перебоя в снабжении красной революционной столицы. Для получения их поддержки Президиум Исполкома дороги был тесно связан с обще-городскими пролетарскими организациями и неоднократно члены его выступали на рабочих собраниях с докладом о значении и положении дороги.

Но были и такие области, где рабочие не могли нам помочь. Например, область финансового снабжения дороги. Денег в кассе для текущих платежей не было, платить очередную заработную плату было нечем.

Исполнительный Комитет обратился за получением денег в Народный Комиссариат путей сообщения и получил резолюцию Наркома „выдать Комитету 11 миллионов рублей из Государственного Банка", однако, главный комиссар банка т. Пятаков признал это недостаточным, так как для него являлось сомнительным юридическое право Исполнительного Комитета из 30 членов на получение денег для хозяйственных нужд, кроме того, на заявлении Исполнительного Комитета не было визы государственного контроля.

Комитет решил, что распорядителем кредита является председатель и что для получения в Государственном банке денег требуется подпись его и комиссара службы Финансов. Однако, получить визу государственного контроля было невозможно, так как главный контролер Беленя только смеялся нам в лицо. Убеждения и просьбы не помогали. Тогда мы арестовали весь аппарат государственного контроля в его служебном помещении. Через сутки главный контролер сдался, поставил свою визу и печать с двухглавым орлом на нашей ассигновке.

Когда т. Пятаков узнал об этом, он от души хохотал и выдал нам деньги немедленно. В дальнейшем Народный Комиссар финансов т. Менжинский отменил комедию с государственным контролем и получение денег по смете, представленной Комитетом, не вызывало никаких затруднений.

Среди массы невостребованных грузов мне, совместно с тов. Пашковым, удалось обнаружить один вагон золота, прибывший из Бодайбо, сделать на нем меловую надпись „покойницкий" и рано утром на грузовиках дороги доставить в Госбанк, что еще больше закрепило доверие к нашему Комитету со стороны комиссара банка и Наркомфина.

Отдельных членов Комитета мы назначили по службам в качестве комиссаров, впервые применив это название. В службу главной бухгалтерии был назначен комиссаром т. Леманский (б-к), в службу Движения — т. Иванов (бесп.), в службу Пути — т. Сергеев (б к), в службу Тяги — т. Исаев (б-к) и т. д.

Были выделены товарищи в редакционную коллегию для редактирования нашего еженедельного журнала „Мысли железнодорожника".

Следует отметить большую работу члена Исполнительного Комитета т. Климкевич Р. О., который, помимо таланта журналиста, обладал прекрасными человеческими качествами: кристальной честностью, прямотой а главное, — неистощимым запасом хорошего большевистского оптимизма, который он так незаметно и просто умел передавать и нам.

Один товарищ был назначен представителем в Центральный Продовольственный Комитет Николаевской ж. д., называемый для краткости „Центропродком".

Член Комитета т. Сущинский (Митя) был направлен в Москву для более тесной увязки с работой Московского района дороги и для организации там охраны из состава железнодорожных рабочих.



Члены Главного Военно-Революционного Комитета Ник. ж. д. Стоят: т. Осипов и т. Сарман.

ОХРАНА ДОРОГИ

В Питере еще много было контрреволюционеров, готовых при первой возможности помешать нашей работе. Заветной мечтой вожаков белой контрреволюции было—завладеть главнейшей магистралью, связывающей Петроград с Москвой, пересечь артерию, питавшую красную северную столицу продовольствием и топливом и одновременно укрепляющую по мере надобности Питер и Москву красными воинскими частями. Поэтому необходимо было всячески охранять дорогу.

Охрану вокзала и всей дороги поручили членам Комитета т. Калюкину и Лебит, предоставив им право привлекать в помощь отдельных членов Исполнительного Комитета, по согласованию с председателем. Им подчинили все ранее организованные и добровольно возникшие красногвардейские отряды из рабочих дороги. Они подобрали надежный командный состав, вооружили охрану винтовками и пулеметами и повели среди нее политико-воспитательную работу.

Эта охрана была нам весьма и весьма нужна еще и потому, что Исполнительный Комитет, расположенный в здании вокзала, десятки раз подвергался открытому штурму белогвардейцев со стороны Знаменской площади, Лиговки, Гончарной.

Не раз в окна залетали пули, посылаемые контрреволюционерами. Над толпой, собиравшейся около Исполкома, часто подымались ораторы, призывавшие к свержению Советской власти, захвату железной дороги и дележу между собой прибывающего продовольствия. Бывали случаи, что вдруг вздрагивал воздух, и эти ораторы, не успев излить в толпу всю гнусную ложь, падали мертвыми. Нередко толпа разношерстной публики, подстрекаемая контрреволюционерами, лавиной двигалась на штурм вокзального подъезда и ворот и только уговоры с нашей стороны, а главное—щетина штыков нашей охраны и стоявшие в воротах и проходах около десятка пулеметов останавливали ее.

Ежедневные подобные сборища около вокзала не предвещали ничего доброго. Мы подобрали брошенные воинскими частями два авто-броневика на Лиговке и два на Загородном проспекте и на буксире своих грузовиков доставили их в мастерские Николаевской ж. д. Радиаторы этих машин были оставлены с водой и испортились от мороза. Через два дня наши рабочие, отремонтировав радиатор, выпустили первый броневик и он немедленно вышел к толпе, бушевавшей на Знаменской площади.

Впечатление от его появления было неописуемое: после десятка выстрелов в воздух на площади не осталось ни одного человека. Без единой капли крови и единой человеческой жертвы толпа была рассеяна.

Через каждые два дня выходили из ремонта и остальные броне-машины. На двух броневиках было установлено дежурство, и они немедленно, по мере надобности, совершали по площади рейс вокруг памятника Александра III. Два других броневика мы передали Совнаркому для охраны Смольного.

Охрана железной дороги была теперь настолько сильна, что мы могли несколько раз усиливать охрану Смольного, перебрасывая туда на грузовиках по 50 и 60 человек вооруженных рабочих дороги, а иногда и целиком нести наружную охрану Смольного и часть его внутренних постов.

ПЕРЕВОЗКА ПРАВИТЕЛЬСТВА В МОСКВУ

Исполнительный Комитет Николаевской ж. д. был самым тесным образом связан с правительственными учреждениями. Нарком путей сообщения т. В. И. Невский был нашим ближайшим советником и руководителем. Простой, отзывчивый, чуждый даже тени бюрократизма, он воодушевлял нас в той мученической работе, которая выпадала на нашу долю. Бежавшие из Министерства путей сообщения спецы и чиновники поставили т. Невского в жесточайшие условия работы одному без аппарата управлять и нести ответственность перед Революцией за деятельность важнейшего нерва молодой Советской республики—железнодорожного транспорта. Многие сутки, проведенные без сна, отдыха и питания заметно надламывали его организм, но его духовный подъем, бодрость и энергия заражали нас, и нам стыдно было не подражать ему.



В. И. Невский

Наркомфин т. Менжинский являлся, по истине, нашим спасителем в те дни, когда у нас предстояла выплата рабочими зарплаты. У него для нас был „приемный час" от 3 до 4 часов ночи. Здесь мы его информировали, получали резолюции на наших заявках и целый ряд указаний и заданий политического и практического характера.

Не было ни одного дня, чтобы президиум Комитета дороги не получал ряда правительственных заданий. Так по поручению Правительства Исполнительный Комитет развозил иностранные дипломатические миссии, в точности выполняя сроки и места назначения.

Памятна мне поездка в Москву покойного первого председателя ВЦИКа т. Якова Михайловича Свердлова 17 января 1918 года. Тов. Свердлов явился к нам в разгар демобилизации армии западного фронта, когда Знаменская площадь и вокзал были запружены толпой, желавшей прорваться по направлению к Москве. Срок для доставки в Москву председателя ВЦИК'а был самый короткий—не позднее 9 часов утра 18 января. Доставить т. Свердлова, когда каждый появившийся вагон брался штурмом, когда паровоз облеплялся словно саранчей, живой, движущейся человеческой массой,—было делом не легким.

Мы придумали следующее. Стоящий в отдаленном тупике вагон, занятый под жилье семейств членов Викжеля, как якобы „непригодный" для движения, был освобожден, а семьи до возвращения вагона были размещены в кабинете начальника пассажирской станции. С трудом был выбран лучший нефтяной паровоз, посажен надежный машинист с охраной к нему и экстренный поезд с тов. Свердловым был отправлен с товарной станции. В пути т. Свердлова охраняли 8 рабочих-красногвардейцев, из нашей исполкомовской охраны. К установленному часу поезд благополучно прибыл в Москву.

В этом же месяце, часа в 4 дня, один из членов Исполнительного Комитета, вбегая ко мне в рабочую комнату, сообщил, что меня просит **тов. Ленин**, находящийся внизу у входа в помещение вокзала. Сбежав вниз, я увидел тов. Ленина. Он был одет в крестьянскую поддевку, шапку и валенки.

Охрана вокзала, не знавшая его в лицо, не пропускала его, несмотря на то, что в это время со Знаменской площади нажимала громадная толпа. Я, сконфузившись и чувствуя себя весьма неловко, дал охране распоряжение пропустить. Т. Ленин тут

же успокоил меня, и, пожимая руку, благодарил за хорошо организованную охрану.

Поднявшись в Комитет, он заявил, что ему сегодня нужно отправиться в Москву, предупредив, что он поедет обыкновенным поездом вместе с прочими пассажирами, хотя бы в теплушке, и никакого отдельного поезда или даже вагона для него отнюдь не нужно. А теплушки и даже многие классные вагоны в эту зиму не отапливались, поэтому в пути бывали ежедневно десятки случаев замерзания пассажиров. Кроме того, среди пассажиров того времени ехала масса белогвардейского сброда. Я попытался уговорить тов. Ленина отправиться в особом вагоне с отдельным поездом, но—напрасно. Тогда в секрете от него было решено, что мы посадим его в вагон, где будут известные нам пассажиры, среди которых мы устроим 12 человек нашей исполкомовской охраны, обязанной сопровождать т. Ленина до Москвы. Так мы и сделали. За время следования т. Ленина от Петрограда до Москвы с ним никаких неприятностей не произошло, так как охрана зорко следила за пассажирами своего вагона и нигде на попутных станциях новых пассажиров в вагон не допускала.

О прибытии в Москву тов. Ленин, как мы его просили, сообщил в Исполком телеграммой. Возвратившиеся потом рабочие охраны рассказывали, что на ст. Бологое и Тверь т. Ленин выходил из вагона и терялся в бушующей толпе демобилизованных солдат.

Особо крупным заданием нашей дороге была перевозка всех правительственных учреждений.

В связи с наступлением немцев в начале 1918 года создалась непосредственная угроза занятия ими Петрограда. Тогда Совнарком решил перевести в Москву все правительство. В связи с этим по Петрограду стали усиленно циркулировать распространяемые врагами рабочего класса и революции слухи, что большевики решили бежать в Москву, чтобы спастись от немецкого наступления и плена, что большевики продали немцам Питер и очищают его к установленному сроку.

Приблизительно за месяц до переезда правительства в Исполнительный комитет Николаевской ж. д. поступило несколько анонимных писем самого угрожающего, гнусного характера. Нам грозили взрывом здания Комитета, если Смольному будут предоставлены транспортные средства и возможность к переезду.

Одновременно в управлениях служб шла скрытая подготовка к забастовке в момент переезда правительства. Работа эта тайно возглавлялась бежавшей администрацией и имела некоторые результаты. Так, однажды ко мне в Комитет явились 4 стрелочника ст. Петроград пассажирский и, держа себя до крайности вызывающе, заявили, что хотят получить от Исполнительного Комитета хотя бы десяток тысяч рублей из 18 миллионов, данных Комитету Смольным, из сумм, полученных от немцев за продажу Петрограда. Эта „делегация“ обещала оказать всякое содействие при „эвакуации“ Смольного в случае, если Комитет поделится, и одновременно угрожала „свалить“ поезд, если они не получат денег.

Нам пришлось задержать этих четырех человек и созвать общее собрание рабочих и служащих станции. На этом собрании рабочие и служащие заклеймили позором „делегатов“ и вынесли постановление снять их с работы. Здесь-то и выяснилось, что эти делегаты стали жертвой служащих управления службы Движения.

В самом городе было очень тревожное настроение: немецкие аэропланы сбросили несколько бомб в районе Литейного проспекта, причем убили одного и ранили нескольких граждан. Этого было достаточно, чтобы темные элементы начали создавать панику среди населения. Кроме того, для того, чтобы помешать переезду была произведена попытка взорвать железнодорожный американский мост, но взрывчатые вещества были своевременно обнаружены нашей охраной и покушение не удалось.

27 февраля 1918 г. в 3 часа утра Народный комиссар путей сообщения т. Невский вызвал меня и дал задание подготовить три состава классных вагонов для эвакуации ВЦИК, СНК и прочих правительственных органов. Все эти составы должны были быть готовыми дня через два и находиться в укромном месте, где бы они не возбуждали внимания лиц, которых следовало опасаться. Формирование этих составов также должно было производиться так, чтобы не возбуждать подозрения со стороны железнодорожных служащих.

В том хаосе, в той обстановке, когда в каждый вагон попадавший в Петроградский узел, стремились разместиться, по крайней мере, 500 человек вооруженных солдат, возвращавшихся с западного фронта, а на вокзалах и на путях находились десятки тысяч солдат, затруднявших самый проход железнодорожников по путям и платформам, сформировать три состава классных вагонов было очень трудно. Однако, мы выполнили это задание, и через два дня поезда эти были поданы.

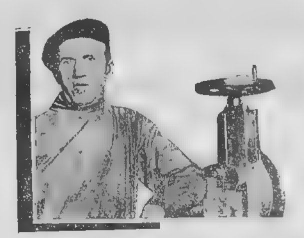
Один прибывший из Москвы поезд был без захода на Петроград Пасс целиком передан на Портовую ветвь, один состав был сформирован на ст. Обухово, а третий передан с Северо-Западных железных дорог тов. Погудиным. Все три состава были поставлены на станции Новый Порт.

Однако, эта станция была плохо связана со Смольным, и я посоветовал т. Невскому произвести посадку и отправление со ст. Бычья платформа Николаевской ж. д.,— весьма глухого и незаметного места на Обводном канале. Тов. Невский согласился с этим. Оставалось ждать распоряжений.

На самой Николаевской дороге о подготовке к эвакуации знали только двое: т. Лебит и я. Поздно ночью 4 марта тов. Невский вызвал к себе на Фонтанку меня и тов. Лебит и предложил держать составы готовыми к отправлению, при паровозах и поездной прислуге в ночь с 6 на 7 марта, обеспечить безопасность продвижения и сохранить в строгой тайне самый факт отправления, по крайней мере до прибытия в Москву.

Ночью в 11 часов, 6 марта, в депо была дана заявка на подачу двух паровозов на ст. Петроград II. Паровозы

БОЙЦЫ 1905 ГОДА—У СТАНКОВ



На снимке: Тов. Сафронов, работающий на Пролетарском заводе

должны были выйти немедленно. Через 15 минут я позвонил в депо с целью проверки. К телефону никто не подошел. В тот же миг в депо была командирована группа в 5 человек надежнейших рабочих, хорошо вооруженных, с поручением занять вход и выход.

Еще через 10 минут я вновь позвонил в депо; к телефону подошел сторож. На мое предложение пригласить к телефону дежурного по депо сторож ответил, что в депо происходит собрание, и дежурный подойти к телефону не может.

После моей ругани и угроз нарядчик все же подошел к телефону, при этом в телефонную трубку я услышал шум многих голосов. На мой вопрос: „когда вышли два паровоза?—нарядчик робко сообщил, что паровозы еще не выходили, так как машинисты голосуют: „подавать паровозы или не подавать". Я отправился в депо и уговорами и угрозами добился того, что один за другим вышли из депо три паровоза. Возле каждого машиниста был поставлен вооруженный рабочий, а двое остались до утра дежурить в помещении депо.

К поездным составам все три паровоза прибыли уже без опозданий, так как машинисты старались исправить свою вину, а поздней ночью с небольшими промежутками поезда отправились со ст. Бычья платформа в Москву. До самого момента прибытия в Москву Исполнительным Комитетом держалась с поездами телеграфная связь через особых комендантов, имевшихся на поездах.

Так работники Николаевской ж. д. выполнили и это ответственное поручение Рабоче-Крестьянского Правительства.

От редакции: Помещая интересные воспоминания Б. Осипова, дающие богатый и ценный фактический материал по освещению Октябрьских дней на дороге, редакция считает, что в этих воспоминаниях не дана сколько-нибудь полная характеристика соотношения классовых сил, не достаточно заострена предательская роль мелкобуржуазных партий—эсеров и меньшевиков и контр-революционная роль Викжеля.

Редакция ставит своей задачею дать в основной книге по истории дороги исчерпывающий марксистски-ленинский анализ событиям Октябрьских дней на дороге и полную характеристику действовавших классовых сил.

Под знаменем борьбы за власть Советов победила Октябрьская революция. Да здравствуют Советы—органы диктатуры рабочего класса, проводники ленинской политики большевистской партии!

НА революционном посту

(Из воспоминаний члена Исполкома Ник. ж. д. тов. Калюкина)

Декабрь 1917 г. На дороге напряженное положение с выплатой уструговской прибавки. Назревает забастовка. Враги действуют во всю. Слухам о гибели советской власти нет конца. Зашевелились все темные силы, спрятавшие было свою чумовую голову. Подстрекатели забастовки не спят ни день ни ночь. Небывалые снегопады неумолимо предвещают еще большие затруднения транспорта. Работники дороги требуют немедленной выдачи зарплаты. Денег нет. Исполком выделяет троих: Смирнова А. М., Леманского Н. Н. и меня для исходатайствования пред Наркомфином выдачи денег.



Н. Е. Калюкин

Едем к Менжинскому. Он участливо беседует с нами, но денег в банке нет. Смирнов и Леманский жмут. Менжинскому податься некуда: денег давать надо, иначе за глотку нас всех возьмет забастовка. Отсылает нас к Пятакову, только что назначенному Комиссаром Государственного Банка. Прижатый нами Пятаков „божится", что денег нет. А нам выхода никакого нет: без денег лучше в Исполком не возвращайся. Таких, как мы, много сидит в приемной у Пятакова и даже в кабинете, все пришли за тем же и тоже в безвыходном положении. Присутствуют при наших разговорах; зловеще мечут взгляды на нас: с нами дольше разговаривают. Пятаков и Смирнов „жмут", не моргая, друг друга глазами.

I. ДЕНЬГИ В МЕШКАХ

С бороды пальцы Пятакова незаметно скользнули на телефонную трубку. Разговор Пятакова с Менжинским. Положил трубку на место:

— Менжинский вас ждет.

Вскочили, побежали опять к Менжинскому.

Менжинский увидя нас, взял трубку:

— „Смольный. Кабинет Владимира Ильича".

Мелькают, кружатся поверх памяти слова:

—Исполком Николаевской дороги... заносы, продовольствие, столица, эшелоны войск.... Крепкая роль Исполкома..... не дать нельзя..... Забастовка... Советская власть....

Читаем по лицу ответ Ильича: дать без разговоров. Кладет трубку. Пишет записку Пятакову на простом клочке бумаги без печати, без чиновников, без исходящего номера — без всего.

Я схватил записку и понесся в банк уже один: все сделано, только взять деньги. На улице мятель. Еле добрался. Разыскал рвущегося на части, издерганного Пятакова. Наскребли в кладовых 18 миллионов. Уложили в 6 мешков, перевязав, как картошку, веревочками. Звоню на дорогу:

— Вышлите автомобиль.

Отвечают:

— Не можем выехать: все занесло снегом.

Что делать? Едет на заморенной чухонской лошадке мальчишка: развозил газеты на маленьком возке. Останавливаю:

— Мальчик, свези меня на Николаевский вокзал с барахлом.

Сговорился за 5 рублей. Ввалил в возок мешки. Сам сел верхом на них. В кармане маленький бульдог с двумя позелененевшими патронами. На улице темнеет. Вьюга все сильней. Поехал закоулками: Чернышовым, Свечным, В городе громят винные погреба... Совсем рядом точно откупоривают пивные бутылки, стрельба.

Добрался до здания главной кассы через весь вокзальный двор, сквозь всю массу людей, толкая оглоблями в спину, протиснулся со своим возком и барахлом. Было уже поздно. Главный кассир Иван Иванович Белов еще в конторе. Снизу кричу по телефону:

— Принимай деньги.

— Какие деньги?

Сбежал вниз, опупел: извозчик — не извозчик—ребенок. Лошаденка не похожа на лошадь, мешки на крошечном возке... и 18 миллионов. Дорога спасена. Питер спасен и все с ним....

— А где документы, сопровождающие деньги? — спрашивает:

Говорю:

— На что тебе документы, когда я тебе привез деньги?

— Как же я приму без счета в мешках?

Отвечаю:

— Ладно, ты собирай артельщиков по квартирам, мешки положи до утра, а я к ним выставлю караул.

Мальчишка-извозчик вытер шубником замороженный нос, сунул в заплатанные штаны пятерку и почмокивая слюнявыми губами задергался трусцой домой.

Вызвал 5 человек красногвардейцев. Поставил их на охрану мешков с деньгами, а сам побежал в Исполком срочно составлять телеграмму по линии, объявляющую всем рабочим и служащим, что завтра в час дня высылаем поезд с артельщиками для уплаты денег.

II.

СДАВАЙТЕ ОРУЖИЕ!

Лавина бегущих с фронта солдат с каждым днем прибавляется. Поезда ломятся, вездевисят: на подножках, на буферах, накрышах, на паровозах, на тендерах. Нет возможности отправить поезд. Идем с ребятами-красногвардейцами отбирать оружие, пятеро на целыйпоезд. Жутко.

— Ребята, сдавай оружие. Куда оно вам в деревне, а нам надо вооружить Красную Армию.

— Самим нужно, в деревне землю отбирать.

— Да у кого отбирать-то, коль она и так ваша?

У другого чорта так и не оторвешь от рук, сроднился, бедняга, с винтовкой в окопах, ведь ближе, верней ее в жизни никого нет.

У каждого поезда набирали на платформе целые вороха всякого оружия. А у входа вокзала Лебит, Осипов, Смирнов, Прохоров, Колька Стуков, Костров и др. красногвардейцы посменно стоят, отбирают, охрипло глотку рвут на оголтелую, ползущую непрерывным потоком в вокзал серую массу. К вечеру отправляем в Петропавловскую крепость тор. Благонравову по 3—5 грузовиков оружия.

За все время демобилизации старой армии отобрано нами, небольшой кучкой красногвардейцев, более 80 тысяч одних винтовок и не одна сотня пулеметов.

Был случай. Начальник станции Пашков, Сергей Иванович, звонит по телефону:

— Товарищ Калюкин, не могу отправить поезд на Вологду: матрос сел на регулятор паровоза и не слезает, грозит револьвером, а машинисту негде поместиться и нельзя взяться за регулятор.

Бегу.

— Товарищ, что же ты делаешь? Ведь если ты не слезешь—не отправится поезд.

— А мне здесь удобно, тепло.

Не мог честью уговорить, стащили силой...

III.

ОБМЕН РОЛЯМИ

8—9 декабря. Избранная Исполкомом Комиссия предъявляет администрации дороги требование о предварительном контроле. Администрация собралась в зале заседаний дороги обсуждать предъявленные требования.

Тов. Осипов дает срок для ответа и в свою очередь предупреждает меня:

— Приготовь своих ребят. Наверное, по-хорошему у нас ничего с ними не выйдет: придется всех арестовать.

Чую: будет жарко. Одеваю свою желтую кожанку, вооружаюсь. Беру с собой пятерых ребят из красногвардейского отряда и жду в коридоре дальнейшего. Там, за стеной, за дверью разговоры в зале заседаний. Никаких криков нет: не шумят. Что значит благородные люди! Тов. Осипов через некоторое время выходит из зала заседания и говорит:

— Коля, действуй.

Вхожу в зал с ребятами. Сидят смирнехонько зубры, а злоба видна на их холодных лицах. Как затаились. Вот таких бойся. Мое появление с ребятами, видимо, произвело потрясающее впечатление. Начинают они вежливенько просить Комиссию дать время на размышление. Прижались, окаянные. Сбились на ту сторону зеленого огромного как деревенское поле, стола в одну темную стаю.

Дан срок 40 минут. Оглашают резолюцию о снятии с себя юридической ответственности.

А через несколько дней удирают с дороги, забрав народные деньги. Едем с тов. Смирновым А. М. по свежим следам в Институт Путей Сообщения. Лебит с ордером Смольного с нами и 15 человек телеграфистов. Думаем застать там всех саботажников. Увы... они нас перехитрили: удрали.

Возвращаемся в Исполком. Советуемся, что делать. Решаем искать по квартирам. Забираю Кольку Стукова, помощника Лебита, так, мальчишка-студентик; с виду не мудреный, а боевой — нельзя от винтовки оторвать, смелый и смекалистый чертенок. Ордер Дзержинского в карман, беру автомобиль, начинаю ездить по квартирам. Задержанный старик генеральского вида, широкий такой, глаза — страшные, бородища седая с желтизной, Мазаракий, со слезами на красных глазах говорит:—Я бы рад с вами работать, но поймите, как я могу изменить своей корпорации, я ведь давал подпись...



Участники красногвардейского отряда 9 уч. сл. тяги т. т. Калюкин, Махонин и Никифоров

Отвечаю:—Они ведь вам под нашей защитой ничего не могут сделать, если вы больны и не можете итти на службу, то я за вами завтра пришлю автомобиль. Начинайте работать.— Нет, говорит, не могу.—„Ну, тогда пойдем, арестованы вы".

Везу к Осипову: там ребята потолкуют...

Являюсь на квартиру к помощнику Начальника службы Тяги, Павлову. Отвечают:—Дома нет, уехал куда-то. Не верится. Дай, посмотрю по комнатам. Захожу в комнату его сына: под кроватью торчит сапог. Смотрю: с ногой. Начинаю тащить, а там смотрю—и человек двигается. Кричит: —Я сам вылезу.—Вылезает. Кто же такой? Предо мной как будто мой начальник и не он: харя его, а мундир не тот. Вместо путейского генерала с яркими погонами — захудалый солдат в рваной шинели.

Спрашиваю: — Куда, гражданин Павлов, на фронт собрались? Нет, уже вы пожалуйте со мной в Исполком.

IV.

ТВЕРСКАЯ ЗАБАСТОВКА 1918 Г.

Июль. Как отрыжка эсеровского восстания—вспыхнула забастовка, что ставило под угрозу срыва снабжение и так голодного Петрограда. Продовольственные поезда были задержаны в Твери. Бригады отказались их вести. В Центральном Ревкоме было быстро принято решение—ехать на выручку. Собираем из надежных товарищей бригады машинистов, кондукторов, чтобы повезти их в Тверь под застрявшие поезда. Держали связь с председателем Тверского Ревкома—Алексеевым, Алексеем Алексеевичем, который вынужден был бежать на пост Дорошиха, в 6—8 *км* от Твери и оттуда по телефону, через Бологое, сноситься с нами.

Дуем экстренным поездом в Тверь ночью. Стали на запасный путь. Сразу установили связь с Губчека. Дело оказалось в том, что железнодорожники митинговали вместе с морозовскими рабочими, поджигаемыми эсерами и меньшевиками. На утро был назначен митинг в круглом здании депо. До утра мы сумели отправить в Петроград несколько продовольственных поездов с нашими бригадами, а утром незаметно забрались в депо, куда стали уже стекаться рабочие и обыватели.

На трибуну влез машинист, снял пиджак и начал ораторствовать. В пылу истерической речи театрально вынимает из кармана жилетки замусленную корочку хлеба и говорит:

— Вот, товарищи, чем нас большевики кормят!

V.

ВАГОНЫ С МУКОЙ

Август 1918 г. День ото дня положение с продовольствием в Петрограде становилось все хуже. Пригороды испытывали голод еще острее. Железнодорожники на линии совсем не снабжались. Начались остановки на промежуточных станциях, на перегонах поездов с продовольствием, из которых железнодорожники прямо брали продукты и хлеб. К ним присоединялось население окружающих деревень. Отцепки от поездов вагонов с мукой на станциях Бурга, Красненка, Тосно были явлением не редким.

Как-то вечером в Ревком позвонил по телефону со ст. Тосно дежурный и сообщил, что у него на станции грабят три больших американских вагона с мукой для Кронштадта, подлежащих передаче на Гатчинскую линию. Срочно собрали вспомогательный поезд и я выехал с отрядом красногвардейцев на место грабежа. Поставили паровоз тендером вперед, разложили щитом поленницу дров на паровозе и установили три пулемета, сделав из поленницы защиту. Дали поезду предельный ход.

Мелькнул над головами предтосненский мост. Скривился направо волчий красный глазок семафора; моргнул глазок в нашу сторону и на минуту скрылся за бровкой закругления. Выскочили из закругления — семафор закрыт, точно оградился от ответственности за преступление. Хрипнул в спазме паровоз — не открывают семафора.

— Ах, мерзавцы, грабят и забыли все на свете! Хоть пешком иди.

— Ефимыч, крой под закрытый!

Чихнул несколько раз паровоз паром продувательных кранов, для смелости дал свисток и суетливой походкой засеменил к станции.

Смотрю в бинокль. На станции огромная копошащаяся пестрым муравейником масса людей. Паровоз окончательно сконфузился, не свистит свисток и, задыхаясь белым паром, изрыгает досадный хрип. Даем четыре очереди из пулеметов в воздух. Толпа дрогнула и замерла на мгновение. И точно над нею из тучи вылили воду, рассыпалась мелкими ползучими букашками по путям, за путями. Подъезжаем ближе. На станции ни души. Вагоны вскрыты, и мука в мешках беспорядочными грядками распластался по полу вагона, под вагонами, на путях. Выставили цепь вперед, принялись укладывать разбросанные мешки обратно в вагоны, закрыли двери вагонов, наложили накладки, прицепили к нашему паровозу и поехали в Петроград на пассажирскую станцию с „трофеями".

В Питере два вагона с мукой передали Стриевскому для снабжения голодающих рабочих, а один для снабжения железнодорожников.

Корочка сразу ударила по больному месту. Страсти разгорелись. Загудела подожженная ловким приемом провокатора толпа. Атмосфера накалилась до предельной точки, граничащей с эксцессами, погромами... Тогда мы заняли входы и выходы депо. У одного из наших товарищей-красногвардейцев тов. Харитонова терпение лопнуло, он вскочил на трибуну и заговорил:

— Вот что, ребята, не пора ли нам кончать митинговать и расходиться по домам? Депо не для того, чтобы рассказывать сказки. Надо работать, а то поезда с хлебом стоят, тогда и этих корочек, затертых долгой ноской в жилетном кармане вот у этого провокатора, у вас и у нас не будет. Расходись!..

Все сразу очумели, как от брошенной бомбы. Заорали:

— Ты кто такой?

Он отвечает смело и наружно спокойно:

— Я петроградский железнодорожник, красногвардеец, приехал с товарищами продвинуть продовольственные поезда в Петроград.

Для меньшевиков, эсеров и обывателей это было неожиданностью, и они разочарованно стали расходиться по домам.

В это время Губчека произвела обыск на квартире у оратора-машиниста и обнаружила несколько мешков крупчатки и крупы.

Закоперщиков провокации 5 человек захватили с собой в Петроград. Подержали недельку в арестантском вагоне, покормили обедами вокзального буфета; показали на этом примере, как питаются петроградские рабочие, а потом отпустили домой в Тверь с „напутственным" словом. Теперь, небось, ребята давно исправились и в 15-ю годовщину им будет очень стыдно, если честной работой над реконструкцией транспорта они не загладили своей прошлой ошибки.

БРОНЕПОЕЗД

В помещении железнодорожного здания ст. Бологое Ник. ж. д., где помещался Ревком, около 5 час. дня 2 ноября 1917 г. была доставлена телеграмма следующего содержания: „Через Батецкую прошел бронепоезд".

Эта маленькая телеграмма, на первый взгляд будто ничего не говорящая, на самом деле привлекла к себе внимание членов Ревкома.

Они знали, что в Москве идут бои с юнкерами. Но что это за бронепоезд, который прошел Батецкую? Красный или белый? Куда он пойдет дальше? Эти вопросы прожигали мозг членов Ревкома и железнодорожная карта сделалась центром всеобщего внимания.

Пути бронепоезда были ясны, он мимо Бологое не пройдет. Надо ждать и готовиться.

Члену Ревкома и Военному Комиссару т. Пютсеп поручается срочно разработать план задержки бронепоезда, если он окажется белым.

Ночь проходит в лихорадочной работе. То и дело приходят сменные красногвардейцы с охраны важных участков станции и города. О бронепоезде ни звука. План уже разработан и совещание Ревкома утверждает его.

Наконец 3 ноября получаем сведения, что бронепоезд прошел ст. Чудово Ник. ж. д. и идет на Бологое. Опять заседание и отряды красногвардейцев под руководством членов Ревкома отправляются для выполнения плана задержки поезда.

Мне и т. Сергееву поручается встреча бронепоезда и направление его на Полоцкую линию.

Т. Степанову, члену Ревкома, с красногвардейцами поручается разобрать пути около ст. Бологое, если поезд пойдет на Москву.

Члену Ревкома от Куженкинского гарнизона — большевику, фамилию которого не помню, дается задание: разобрать пути, если бронепоезд пойдет на Куженкино Полоцкой ж. д.

В нашу задачу также входило ни в коем случае не пускать бронепоезд на Москву, так как боялись, что он взорвет за собой мосты и тем самым разъединит две восставшие столицы.

Время шло медленно. Настроение у всех было поднято. Надо выполнить задание Ревкома.

На станции тишина.

Вдруг с телеграфа мне подают телеграмму: „Ст. Бологое, дежурному Бюро Викжеля. Под вашей личной ответственностью задержать бронепоезд. Командир сводного отряда полковник Потапов"*. Так как у нас бюро Викжеля не было, то телеграмму передали в Ревком.

Что за сводный отряд, что за бронепоезд, который идет в Бологое? Кто из них красный и кто белый? Этот вопрос надо немедленно разрешить и я бегу на телеграф.

— Соедините меня с Петроградом по телефону мне нужно немедленно говорить", но с кем? Вспоминаю, что т. Вомпе находится в Питере, прошу соединить меня с Исполнительным Комитетом Николаевской ж. д.

— Кто говорит?

— Бологое—Кто у телефона?

— Вомпе.

— Я Николаев. Тов. Вомпе, к нам идет бронепоезд. Кто в нем: белые или красные?

Получаю ответ:

— Это белые, они обстреливали Гатчину, их нельзя пускать на Москву. Примите все меры отправить на Полоцкую линию.



Н. С. Николаев

— А что это за сводный отряд с полковником Потаповым?

— Это красногвардейцы, едущие на выручку рабочим Москвы. До свидания.

Только теперь стало ясно, кто друг кто враг.

Едва я успел закончить разговор, как прибегает сторож, зовет к дежурному по станции и докладывает мне:

— Бронепоезд прибыл.

Войдя в комнату дежурного я увидел несколько офицеров. Один из них сразу обратился ко мне:

— Вы член Ревкома?

— Да. Что Вам нужно от меня?

— Сделайте распоряжение о скорейшей отправке поезда на Лихославль.

— Я этого сделать не могу", был мой ответ, „ваш поезд должен быть задержан согласно этой телеграммы". и я подал ему телеграмму „полковника" Потапова.

Прочтя телеграмму, поручик покраснел и с негодованием воскликнул: „Этого не будет. Там за нами гонится пьяная банда матросов и мы не хотим с ней связываться. Мы едем отдыхать в Смоленск".

— Все равно, Ваш поезд не могу отправить по Николаевской дороге.

— Как так?—закричал офицер—командир бронепоезда.

— Вы знаете, с кем имеете дело! Если вы будете препятствовать мне, то я Вашу станцию разнесу в щепки. В моем распоряжении достаточно средств, чтобы мне не чинили препятствий.

Так как мне надо было во что бы то ни стало не допустить дальнейшего продвижения бронепоезда, я решился обмануть офицера ссылкой на невозможность ехать по Николаевской ж. д. Он спросил меня

— Почему?

— Потому, что по обоим путям идут продовольственные поезда. Северная армия голодает Вот представители фронта, которые приехали к нам с просьбой об оказании содействия", и я указал на солдата Северного фронта, бывшего в Совете по делам продовольствия и оказавшегося в этот момент, из любопытства к бронепоезду, в комнате дежурного по станции.

Солдат, не ожидая вопроса к нему офицера, сделал „под козырек" и стал рапортовать поручику, откуда он и кем послан за хлебом. Рапорт солдата был для поручика неожиданностью, я же чувствовал, что карты его сбиты и как только солдат кончил, я сказал поручику: „Для вас есть выход из положения Ваш поезд можно направить по Полоцкой линии, которая совершенно свободна и вы будете в Смоленске".

— Этого быть не может, Вы говорите мне неправду—сказал поручик,—мой путь в Смоленск лежит через Лихославль—Вязьму.

— Ну что же, а я вам предлагаю другой путь по линии: Бологое—Невель—Городок—Витебск—Смоленск.

Поручик был видно не в курсе ж.-д. путей, и мой ответ его ошеломил:

— Это верно—сказал он.

Я же этим случаем воспользовался и сказал поручику:

— Вот карта ж. д., смотрите—.

Поручик внимательно просмотрел указанный мной путь и ответил: „Я согласен изменить маршрут. Сделайте распоряжение об отправке поезда да поскорее".

— А как же с телеграммой полковника Потапова,—задал я вопрос поручику.

— Я вам сказал, что я с этой бандой не хочу иметь дела и предупреждаю вторично: кто мне будет мешать, того смету со своего пути,—был его ответ.

Чтобы выиграть время для приближения поезда полковника Потапова, я запротестовал: „я тоже отвечать за Вас не хочу и Вы должны подчиниться моему требованию и обождать прибытия полковника Потапова".

Не будучи уверен, что командир бронепоезда согласится остаться в Бологое I, я решил предложить ему следующее:

— Я не буду настаивать, чтобы ваш поезд ждал здесь, может подождать в Бологое II, где есть продовольственный пункт. Кстати Вы там можете и пообедать.

Соблазнила ли поручика перспектива обедать, или хотелось отвязаться от меня, но он, не задумываясь ответил:

— Хорошо, согласен.

Я тут же отдал распоряжение приготовить обед в Бологое I, и отправить поезд

Теперь моя мысль была занята второй задачей: кто передаст нашим товарищам в Куженкино, что поезд пойдет к ним, чтобы они готовились к встрече, может быть, не на жизнь, а на смерть?

Вдруг подвернулся красногвардеец — слесарь Васильев. Теперь все будет в порядке, подумал я.

Выхожу на платформу станции. Вагоны IV класса заполнили главный путь Иду к голове поезда. Два паровоза уже набрали воды и были готовы к отправке. Впереди них стояло „чудовище", закованное в сталь

* Полковник Потапов работавший в Красной Гвардии.

бронепоезд. Жерла 3-дюймовок смотрели назад и вперед, а по бокам поблескивали пулеметы.

Это „чудовище" было последним достижением военной техники. Броня его была 2 дюйма и даже колеса паровоза были покрыты ею.

Семафор открыт.

То и дело бегают солдаты с чайниками и важно проходят прапорщики. Но вот свисток—и бронепоезд тронулся с места, а за ним и весь состав.

В этот момент к дежурному по станции Бологое, т Андрееву, подскочили два вооруженных солдата, подхватили его и посадили на паровоз.

— Сволочи, думаю ведь они взяли заложника. Но все равно, далеко не уедете.

Иду в комнату дежурного по станции Вдруг звонок.

— Говорит дежурный поста № 1. Бронепоезд остановился, переставил броневик в хвост и отправился в Бологое II.

— Ишь, чорт. Видно боится погони. Хочет отстреливаться.

Беру трубку и соединяюсь с Куженкино.

— Ну, как дела, отправили ли отряд для разборки пути?

Получаю положительный ответ.

— Хорошо. Но успеют ли они разобрать путь и задержать бронепоезд? Сверлит мозг одна мысль: скоро ли приедет сводный отряд „полковника" Потапова.

Опять звонок.

— Слушаю.

— Говорит дежурный по станции Бологое II. Прибыл бронепоезд. Командир требует выдать жезл.

Говорю:

— Задержите во что бы то нистало. Жезл не давайте. Слышу в ответ:

— Мне грозят расстрелом, я даю жезл.

Разговор прервался.

Через пять минут дежурный по станции сообщил, что жезл взят силой и поезд отправился в Куженкино.

Но вот со ст. Березайка сообщили, что идет другой бронепоезд.

Через несколько минут действительно он прибыл, но это было не „чудовище", а просто американская платформа с маленькими пушками и пулеметами. Зато из вагонов выскочили матросы и красногвардейцы

Иду искать командира для доклада. Мне показывают молодого человека в морской форме, бледного, с лихорадочно поблескивающими глазами.

„Так это тот т. Раскольников, о котором я читал в газетах", подумал я про себя. Подойдя к нему, сказал:

— Я член местного Ревкома, задержать бронепоезд по вашему приказу мы в Бологое не могли, так как у нас нет достаточных вооруженных сил, но мы сделали все возможное, чтобы не пустить его по главной линии в Москву и задержали его в 5 верстах от ст. Круженкино разобрать жел.-дор. пути. Бронепоезд находится в 15—18 верстах от Бологое. Впереди поезда революционные солдаты Куженкинского гарнизона.

— Это очень хорошо, ответил т. Раскольников.

Сделав распоряжение дежурному по станции о пропуске бронепоезда т. Раскольникова на Полоцкую линию, я вернулся к поезду и хотел ехать с ним, но т. Раскольников сказал:

— Вам надо остаться здесь, позади нас идут еще 2 поезда, в одном из них наш штаб. Вы должны ему доложить все положение дела с бронепоездами".

Поезду т. Раскольникова дали немедленно отправку, а я пошел к телефону узнать, что делается в Куженкино.

Мне сообщили, что бронепоезд стоит у разобранных путей и производит ремонт.

Вдруг наш разговор прервался и на вызовы телефон уже не отвечал. Видно было, что перерезали провод. Я попробовал соединиться по телеграфному аппарату — получилось то же самое: Куженкино не отвечало. Очевидно, все провода были перерезаны бронепоездом, чтобы прервать связь с Куженкино, где в это время большевик-прапорщик, член Совета чтобы показать бронепоезду, что впереди его большая сила, организовал команду которая одновременным взрывом ручных бомб пугала белогвардейцев.

Наконец прибыл и штаб сводного отряда с т. Вегером, Еремеевым, Потаповым и др.

Не успел я войти в вагон с докладом, как красногвардейцами уже была занята вся станция.

Штаб отнесся ко мне с недоверием. Но узнав, что я член Ревкома, повел со мной беседу о положении дела с бронепоездом.

Высказав сомнение, что Куженкинский гарнизон своими силами не сможет задержать бронепоезд, если исправят путь, штаб решил послать помощь по шоссе.

Сразу же было сделано распоряжение сгрузить один автоброневик с платформы и он с сотней матросов-красногвардейцев и нашими сопровождающими отправился в Куженкино.

Однако недостроенное земством шоссе лишило автоброневик возможности добраться до Куженкина и он застрял посреди дороги.

Сев на паровоз, с потушенными огнями двинулись по направлению к Куженкино. Было тихо и жутко, только стук колес и движение поршней нарушали эту тишину. Машинист зорко всматривался в непроглядную тьму.

Вдали засверкал огонек поста. Машинист убавил ходу, и саженях в 100—150 от огня паровоз остановился.

Узнав, что с поста можно говорить, полковник приказал немедленно соединить паровоз с постовым телефоном. Мы сошли на землю, но не успели сделать шагов 200, как послышался окрик: „Кто идет? Пароль". Мы вошли в теплушку, где т. Раскольников нам сообщил, что в бронепоезде команда и офицеры деморализованы.

Решили арестовать командный состав, но его и след простыл, удрал в болото.

Разоружив команду бронепоезда и оставив часть отряда на поимку беглецов, бронепоезд т. Раскольников с богатыми трофеями отправился обратно в Бологое I, чтобы продолжать свой путь к Москве на помощь московскому пролетариату.

В 12 ч. дня мы распрощались с тт. Раскольниковым, Вегером, Еремеевым и „полковником" Потаповым, у которого, кстати сказать, были полны карманы сахарафинада, которым он нас угощал.

Вечером того же дня всех беглецов, в том числе и командира бронепоезда, который нам грозил расстрелом, красногвардейцы привели арестованными, а ночью под охраной отправили в Питер.

Н. Николаев.

МЕДВЕДЕВЦЫ В БОРЬБЕ ЗА ОКТЯБРЬ

Медведевский железнодорожный узел, состоящий из основного депо, станции 1 класса и дистанции Пути, представляет собой один из важнейших железнодорожных узлов.

Акционерное общество, строившее дорогу (б. МВР жел. дор.) меньше всего заботилось о создании для рабочих нормальных жилищных условий. На свой же скудный заработок рабочим приходилось строить себе „лачуги", из которых создался рабочий поселок.

Невероятно трудные условия работы и невыносимые бытовые условия постепенно революционизировали медведевский железнодорожный пролетариат и наталкивали его на организованную борьбу с эксплоататорами.

После „кровавого воскресенья" среди рабочих-медведевцев слышались разные разговоры: одни говорили, что по всей России рабочие забастовали, требуя улучшения своей жизни; другие добавляли даже, что скоро будет новая власть — власть рабочих, но были и третьи, ожесточенно ругавшие „смутьянов".

В депо Медведево в то время начальником был некий Рыбкин, а начальником конторы Карелин. Оба они, пользуясь поддержкой государственной власти, драли шкуру с рабочих. Взятки, незаконные штрафы усиленно тогда практиковались. Это-то и послужило непосредственным толчком к открытому выступлению рабочих депо, к забастовке.

Приблизительно в мае или июне 1905 года среди рабочих депо распространялся подписной лист, в котором к Рыбкину предъявлялись требования о немедленном увольнении Карелина. Со списком ходили рабочие депо— слесарь Травников С. В. и Данилов В. Ф. Подписи давали почти все.

На следующий день, придя на работу, рабочие решили вместо подписного листа объявить забастовку. После обеда все бросили работу. К администрации предъявлено было 18 требований, среди которых были такие: 1) повысить на 20% зарплату всем рабочим, 2) сократить рабочий день с 10 до 9 часов, 3) выдать рабочим спецодежду, 4) отменить штрафы и оплачивать дни болезни, 5) убрать начальника конторы Карелина, 6) детей рабочих учить за счет государства и, кроме того, предоставить им возможность поступления в высшие учебные заведения.

Долго и хрипло кричал Рыбкин, пораженный и испуганный поведением рабочих, прочитавших ему свои требования...

— Немедленно на работу! — давился он собственными словами, стараясь притвориться властным и бесстрашным. Но забастовщики не расходились. Некоторое время стояли они молча. И вдруг... резанул уши, терявшего власть начальника, звенящий призыв: „Вставай, поднимайся!.." Росла песня, и несколько приглушала бодрый топот уходивших из депо рабочих.

Но не все ушли. Оставались на работе такие, как кузнец Егор Степанов, оказавшийся впоследствии агентом местной охранки...

На второй день все вышли на работу, но фактически работы не было. Во всех уголках депо обсуждали вчерашний день. Администрация как „в воду канула"...

На третий день на ст. Медведево прибыло полроты солдат под руководством „самого" новгородского губернатора. Собрали всех рабочих и выясняли наши требования. Солдаты в это время находились „в резерве", на путях станции.

Некоторых рабочих арестовали и увезли в жандармское управление, но все же на четвертый день нашей борьбы объявили о прибавке всем мастеровым по 10 коп. в день, а „бунтовщикам" — рабочим по 5 коп.

На этом кончилась наша первая забастовка. Это было начало... И когда осенью 1905 года забастовали железнодорожники Рыбинского узла, прекратив подачу паровозов под поезда, мы из солидарности забастовали снова.

Началось это так. Однажды начальство вызвало машиниста А. В. Заворовского и предложило ему ехать с поездом до Рыбинска на паровозе сер. Р № 583. Узнав, что рыбинские рабочие бастуют, тов. Заворовский категорически отказался от поездки, разобрал поршневые дышла у паровоза, положил на площадку и со всей бригадой ушел домой.

Мастерская в это время также приостановила работу.

Хитро работали тогда штрейкбрехеры, вставшие на паровозы. Зная, что бастующие рыбинцы не пускали поездов на свою станцию, они ухитрялись доставлять поезда в Рыбинск без паровозов. Проделывали такой „трюк": на ст. Торменево (на последнем перегоне) поезд останавливали, паровоз перецепляли к хвосту состава и толчками вперед двигали его до входного семафора к Рыбинску. Там останавливались снова, отцепляли паровоз и толчком пускали состав по уклону на ст. Рыбинск, а паровоз уходил обратно.

Столкнувшись с такой „изобретательностью" штрейкбрехеров, рыбинские рабочие устроили засаду у входного семафора и поймали машиниста нашего депо Андреева вместе с его бригадой. Привели их на станцию, поставили на керосиновые бочки у пакгауза и пробовали убедить предателей в гнусности их работы. Убеждения не подействовали. Тогда возмущенные рабочие устроили над пойманными штрейкбрехерами самосуд: они поочередно проходили мимо них и плевами им в лицо. Паровоз оставили у себя, а бригаду отослали в Медведево с письмом к рабочим, в котором предлагали объявить бойкот штрейкбрехерам.

На следующий день пришедшие в депо мастеровые не работали. На станции скопилось много пассажиров из Пскова и Петербурга. Прошел слух, будто рабочие Бологое и собравшиеся пассажиры собираются итти в депо — усмирять „бунтовщиков". Тогда некоторые

из рабочих забрались на паровозы и разобрали регуляторные ручки. Впоследствии выяснилось, что слух этот был провокационным, но вследствие отсутствия твердого руководства со стороны комитета забастовка все же прекратилась.

Неистовствовала черная реакция. Полиция свирепствовала. В наше депо, в качестве помощника мастера, был прислан агент тайной охранки Смирнов. С его помощью многих уволили, и восстановили „спокойствие" в депо.

Но спокойствие было только видимое...

В 1915 году рабочие депо Медведево, не получив дров, опять забастовали. Прибыл ротмистр жандармского управления,—Путятин. Созванные им для выяснения причин забастовки рабочие единодушно заявили, что если завтра же дров не дадут,—работать не будут... На следующий день всем выдали дрова...

О совершившемся февральском перевороте медведевцы узнали из телеграммы „всем, всем, всем", в которой сообщалось, что самодержавие свергнуто и создано Временное Правительство.

Получив эту телеграмму, рабочие нашего депо направились к зданию жандармского управления и, насильно ворвавшись в помещение, обезоружили и арестовали находящихся там жандармов.

В подвалах нашли 21 винтовку, несколько револьверов и 1 пулемет (впоследствии это оружие было использовано для вооружения отряда Красной гвардии). Многие жандармы были обезоружены на квартирах.

На следующий день начальники всех служб отказались от руководства и демонстративно покинули свои посты... Побежали, как крысы с тонущего корабля.

Из Петербурга поступили директивы об организации Районных комитетов, возглавляющих всю политическую и административную власть на местах. На первом же собрании рабочих медведевского ж.-д. узла был избран такой Комитет, под руководством начальника участка пути — Остроумова. Однако, Комитет бездействовал, а вскоре и совсем развалился.

4 мая 1917 г. был избран новый Районный комитет, в составе: машиниста Белоусова (председатель), учительницы Храбровой (Зав. учебными завед.), кондуктора Дружинина (Руковод. службы движения), столяра Бойцова (Руковод. всеми мастерскими) сторожа Зубкова (Руковод. службы пути) и другие.

Работа Комитета распространялась от Валдая до Бежецка включительно. На всех промежуточных станциях были организованы станционные комитеты.

В невероятно тяжелых условиях,—без хлеба, без дров рабочие выполняли все задания по перевозкам. Когда на складе топлива не было, все собирались по свистку с топорами и пилами, садились на паровоз и отправлялись на перегон Кафтино-Медведево к Подольскому переезду. Там заготовляли дрова, грузили на тендеры паровозов и возвращались обратно.

Так рабочие-медведевцы боролись за дело своего класса, за восстановление производства!

В деревне Медведево (продолжение рабочего поселка), под руководством прибывшего с фронта т. Хенина, организовалась партийная ячейка. В состав этой ячейки вошли П. Харичкин — слесарь, М. Иванов — кочегар, В. Ефимов — машинист и др. С переходом т. Хенина на другую работу ячейка вскоре распалась, но мы организовались в особое ядро. В начале 1918 года из этого ядра была создана партячейка при депо Медведево, выросшая к настоящему моменту в могучий коллектив ВКП(б), насчитывающий 250—300 чел.

В конце ноября 1917 года был создан Ревком в составе тт. Ярцева (председатель), Бобикова и Васильева. Вся власть перешла в руки Ревкома. Впоследствии, в виду отъезда ряда товарищей, состав Ревкома изменился. Основными руководителями Ревкома были: И. Т. Орлов, Г. Г. Трифонов, П. Хорев и друг.

В начале февраля 1918 г. под руководством Ревкома был создан первый участковый Комитет профсоюзов, под руководством т. И. И. Макарова, машиниста депо Медведево.

Весной 1918 года кулацко-зажиточная часть деревень совместно с „зелеными" отрядами, состоящими из дезертиров, стали терроризировать дорогу. Прибывающие поезда подвергались нападению банд, отцеплялись вагоны с грузом.

Для борьбы с этими бандами Ревком организовал отряд Красной гвардии. Руководителем отряда был тов. И. В. Платонов. Отряд состоял из 25 — 40 человек, — преимущественно мастеровых депо Медведево.

По заданию б. Военного комиссара Бологовского узла т. Пютста, отряд выехал на ст. Мста для подавления восстания, поднятого бандой. У входного семафора отряд выгрузился,—цепью пошли. У деревни Казихино, на берегу реки, произошла перестрелка... Банда отступила.

Кроме того, отряд выезжал для подавления восстания и на ст. Удомля, Куженкино, Валдай и друг.

Органы советской власти в Медведево образовались только в июне 1918 года. Был избран Совет, в который вошли тт. Белоусов (председатель), Похожалов, Смолин, Большегородский, Козырев и др.

Тогда же была организована первая общественная столовая, которая значительно улучшила бытовые условия рабочих.

В 1919 году в реквизированном поместьи (б. помещика Рындина) был организован рабочий клуб „Имени А. В. Луначарского".

Так, шаг за шагом, медведевские пролетарии под руководством партийной организации, строили новую жизнь.

Богданов.
Белоусов.
Ефимов.
Орлов.
Данилов.

САБОТАЖ АДМИНИСТРАЦИИ

Администрация Николаевской дороги согласилась работать с Исполкомом, „слагая с себя юридическую ответственность за дальнейшее“... Пусть, мол, надрываются, попробуют...

Президиум дорожного исполкома разместился в кабинете Начальника дороги, за столом которого даже к полудню никого еще не было. Ни Манос, ни его помощники, ни старшие руководители служб, отделов с утра на службу не явились и на квартирах никого из них не было.

Управлять дорогой стал Президиум или Главревком в лице его Председателя Осипова и заместителей Сармана, Прохорова и Смирнова (меня). Обсуждать создавшееся положение было некогда: нужно отдавать немедля технические распоряжения, убеждая исполнителей их принять Только к вечеру, с ослаблением нервной обстановки и сутолоки дня, Главревком на своем, секретном даже от Исполкома, совещании, вместе с комиссаром дороги тов. Лебитом обсудил положение, и вновь перераспределил членов Ревкома и членов Исполкома по службам. Выделили от Ревкома: меня, как Заместителя председателя, Лебита, как комиссара дороги и Калюкина, как члена Ревкома, на которого возложили оперативно-военные обязанности для получения от Смольного ордера на арест саботажников-администраторов.

Получив за подписью Ф. Э. Дзержинского, ордер на арест 26 бежавших с дороги администраторов: Маноса, Керна, Короткова, Мазараки, Зозулина и прочих, мы, подкрепленные 15 телеграфистами военно-полевого телеграфа, поспешили к зданию Института инженеров путей сообщения, где, по нашему мнению, предатели должны были быть на совещании с саботажниками из МПС.

Мы заняли все наружные выходы здания, но внутрь проникнуть никак не могли.

Лишь спустя минут 20—30, когда мы начали штыками и прикладами взламывать двери, нам как бы „недоуменно-удивленно“ открыл дверь директор Института. Лебит быстро и решительно сообщил ему цель нашего прихода и предложил провести нас в залы института. Расположения здания и комнат никто из нас не знал, а „любезный хозяин“ нарочито повел показывать, „пожимая плечами“, самые затаенные и отдаленные закоулки Института, подолгу отпирая разными ключами двери и заставляя тратить нужное и спешное время. И лишь последним открыл он зал физической аудитории, где сизой тучей колыхался дым дорогих, душистых папирос. Зал был пуст.

С негодованием бросились мы на розыски контрреволюционеров по их квартирам. Тов. Калюкин первый нашел своего начальника Павлова, переодетым в солдатскую шинель и в таком виде спрятавшегося под кроватью. Выволок его и представил в этом туалете тов. Осипову.

Вторым явился Мазараки. Широкой навозной копной свалился он на то кресло, где чинно несколько лет изо дня в день делал очередные доклады начальнику дороги.

А Калюкин все „удил“ и „удил“... Вот кичливый, франтоватый с напомаженной бородкой и прямым длиннейшим, как Николаевская дорога, пробором, был извлечен из нескромного учреждения, начальник новых работ,— инженер Константинов. Так в душистом и распомаженном виде и был он доставлен изумленному Осипову. Осипов его отпустил на „честное слово“, после которого он испарился, и ныне кажется, „работает“ за границей.

Желтая кожаная тужурка Калюкина, ставшая страшилищем всех саботажников,—проскользнула вниз по лестнице, и через 10—15 минут перед Осиповым предстали: низкопоклонистый раб божий с телячьими глазами, придурковатый Сарчинский, Довгялло и т. д. Одного за другим выволакивал Калюкин из самых разных мест „великих“ деятелей Николаевской дороги. Но работать многие из них уже не могли, других нельзя было вообще допускать, а третьи бежали к белым.

Отсутствие администрации заставило членов Ревкома и Исполкома героически напрячь силы, энергию и опыт всех честных сознательных работников дороги, опираясь на пролетариат, руководимый его большевистской партии, и дорога не только не остановилась, но и сразу же дала резкое улучшение в работе, несмотря на крайне скверное техническое состояние, в которое она была ввергнута беглецами и вредителями.

Исполком быстро узнал свое хозяйство. Он узнал, что 26 администраторов к моменту побега получили из кассы дороги 92 тысячи рублей на собственную эвакуацию. Многим поставщикам по фиктивным поставкам розданы с 1915 года авансы, никогда не возвращенные, на сумму— 5 377 398 руб. 74 коп.; с 1916 года не покрыто авансов на 2 620 000 руб. и за последний 1917 г. роздано 2 585 000 руб., из коих возвращено только 8129 руб. 16 коп. Вскоре же обнаружилось, что бежавшей администрацией была закуплена негодная нефть в количестве семисот тысяч пудов, несомненно привела бы работу наших паровозов, в параличное состояние, если бы Исполком срочно не запретил отгрузку этой негодной нефти с места, хотя деньги за нее уже были заплачены в сумме 800 000 рублей.

Теперь мы празднуем с гордостью, с полным сознанием своих успехов нашу победу. Мощный пролетарский коллектив Октябрьской ж. д., смелый в своих стремлениях и гордый в победах под руководством большевистской организации бодро идет по ленинскому пути борьбы с трудностями роста и с энтузиазмом, достойным своего вождя, тов. **Сталина**, оправдает имя, дороги, которая займет первое место среди дорог Союза.

А. Смирнов.

БОЛОГОЕ НАКАНУНЕ ОКТЯБРЯ

В Бологое и Медведево первыми последствиями Февральской революции были: разоружение жандармерии и полиции, образование революционных органов самоуправления и создание рабочей милиции.

Все население Бологое (ок. 14 тыс. чел.) в громадном большинстве состояло из железнодорожников узла, которые играли решающую роль в жизни городка. Промышленности, за исключением одного лесопильного завода с десятком рабочих, в Бологое не было, поэтому вся борьба шла только на транспорте, особенно в железнодорожных мастерских, где насчитывалось тогда до 400 рабочих.

Еще до образования Бологовского Совета, рабочие мастерских, видя прообраз своей власти в Советах, делали сборы в пользу Питерского Совета, например, мною лично, как представителем, было отвезено 517 рублей, собранных среди рабочих мастерских для помощи питерскому Совету.

Другие же службы, в частности паровозники и движенцы были заражены мелко-буржуазными иллюзиями.

Конечно, и среди рабочих мастерских были отсталые элементы, даже хуже того; в веерном депо подвизался провокатор, слесарь Никита, прозванный за высокий рост „достань воробушка", который продался Бологовской жандармерии. Но в основном рабочие депо были более революционны, более классово сознательны, чем другие категории жел.-дор. узла.

Партийных организаций до июля месяца в Бологое не было, поэтому вся работа протекала через профессиональные организации — местные комитеты и объединяющий всех железнодорожников Районный Комитет. Наличие существования контр революционного „Викжеля", где руководство было в руках меньшевиков и эсеров, также отражалось на настроении железнодорожников Бологовского узла.

В период корниловского мятежа, в августе месяце в Бологое был образован Чрезвычайный комитет, в который вошли как представители уже организованного Совета, так и представители местных организаций.

Работа этого Чрезвычайного комитета была огромной. В задачу его входило не допустить продвижение войск генерала Корнилова на революционный Питер.

Комитетом были выделены и посланы на ряд станций товарищи телеграфисты. (Лихославль, Полоцк, Ст.-Русса и др. товарищи), которые имели шифр Комитета и сообщали нам обо всех продвижениях войск. Бологовский узел, как связанный с фронтом тремя линиями Бологое — Лихославль — Смоленск, Старая Русса — Псков, Бологое — Полоцк, — представлял собой чрезвычайно важный узловой пункт, через который могли прорваться контр-революционные войска. И это безусловно могло бы случиться, если бы отсутствовал — контроль над жел.-дор. администрацией. Характерен факт распространения контр-революционных воззваний ген. Корнилова начальником станции Бологое, Барановым котораго за это арестовали.

Наступил сентябрь, положение с продовольствием все ухудшалось, дороговизна росла. Те грошевые прибавки, которые дала февральская революция, съедались дороговизной.

Жить было трудно. Наконец, под давлением революционных масс „Викжелем" была объявлена забастовка. Отсталая часть Бологовских железнодорожников, собравшаяся в своем клубе, трехкратным голосованием отвергла забастовку. Мастеровые и рабочие депо и часть телеграфистов, голосовавшие за забастовку, оставшие в меньшинстве, под руководством Местного Комитета собрались в здании Совета (казарма № 56), где единогласно постановили бастовать и избрали стачечный комитет в который вошли: я, Потемкин, Степанов и др.

Остальные службы (паровозники, движенцы), видя единодушное решение мастеровых бастовать, также присоединились, отбросив свой аргумент против забастовки: „мы хотим хлеба, а не забастовки", и прислали в стачком своим представителем машиниста Кудрявцева. Забастовку провели сплоченно, она была вторым политическим уроком для нас, молодых революционных рабочих.

Прибывшие в это время в Бологовский стачком представители Дорожного исполнительного комитета. тов. Мамаев и тов. Вомпе говорили нам, чтобы мы готовились к политической борьбе, к борьбе борьбе, к борьбе за власть. Если в своем основном большинстве железнодорожники узла присоединились к забастовке и выполняли все распоряжения стачечного комитета, то были среди них и предатели, натравливавшие ехавших с фронта солдат на стачечный комитет. Стачка вскоре была окончена, но борьба продолжалась, мы готовились к Октябрю.

Ко всѣмъ Гражданамъ гор. Бологое

Товарищи Рабочіе Солдаты и Крестьяне!

Въ Революціонной схваткѣ Петроградскаго гарнизона и рабочихъ съ Правительствомъ Керенскаго, старое Правительство низвергнуто и вся власть въ странѣ перешла къ Всероссійскому съѣзду Совѣтовъ Раб., Солд., и Крестьян., Депутатовъ, а на мѣстахъ къ мѣстнымъ Совѣтамъ.

Новая Революціонная власть немедленно предложитъ всѣмъ воюющимъ народамъ справедливый демократическій миръ передастъ всю помѣщичью землю въ распоряженіе крестьянскихъ земельныхъ Комитетовъ, установитъ контроль рабочихъ надъ производствомъ и распредѣленіемъ продуктовъ улучшитъ положеніе солдатскихъ семействъ.

Исполнительный Комитетъ Бологовскаго Совѣта Рабочихъ Солдатскихъ и Крестьянскихъ Депутатовъ принявъ, вслѣдствіе совершившихся событій и непреклонной воли революціоннаго народа, всю власть въ свои руки объявляетъ къ свѣдѣнію всѣхъ гражданъ, что имъ образованъ Военно Революціонный Комитетъ для охраны порядка и спокойствія въ городѣ.

Товарищи рабочіе и солдаты!

Спокойствіемъ и выдержкой поддержите новую революціонную власть, Вашу собственную власть! Граждане! Пусть каждый изъ Васъ проникнется сознаніемъ великой важности переживаемаго момента и полнымъ соблюденіемъ порядка и спокойствія докажетъ свою преданность революціонному народу и организованной имъ власти! Да здравствуетъ власть рабочихъ, солдатъ и крестьянъ и немедленный демократическій миръ!

Предсѣдатель Исполнительнаго Комитета Бологовскаго Совѣта Раб., Солд. и Кр. Депутатовъ С. Донченко.

26/Октября 1917 г.

Секретарь А. Пютсепъ.

Октябрьская революция и Бологовский Совет Р.С. и К. Депутатов

Бологовский Совет Р. С. и К. Депутатов, организованный в июне месяце 1917 г., имел в своем составе преимущественно железнодорожников, а также солдат гарнизона Бологое и Куженкино. До 25-го октября он не представлял собой фактической власти, а скорее являлся массовой организацией рабочих, солдат и крестьян, существуя параллельно с Городской Думой, которая управляла городскими делами, города Бологое.

Но наличие такого фактора, как Совет Р. С. и К. Депутатов определяло и физиономию Гор. Думы, так как большинство членов Совета были в то же время и членами Думы. Правда, в Думу входили представители и торговцев, но влияние их было незначительно. Подавление корниловского мятежа, в котором Бологовские железнодорожники активно принимали участие, а также сентябрьская забастовка на транспорте были как бы прелюдией к Октябрю.

В Совете Р. С. и Кр. депутатов, было тогда засилие меньшевиков и эсеров.

Вот с таким Советом мы подошли к Октябрю.

Мы узнали, что в Питере 24—25 октября произошел переворот. 26-го октября был созван пленум Бологовского Совета, который должен был обсудить текущие события.

Этот пленум был полон депутатами, было много представителей от солдат Куженкинского гарнизона. Пленум открыл кажется с.-д. Донченко — временный председатель.

Не помню, что говорили тогда прибывшие делегаты, но зато меньшевики здорово старались уговорить Совет не брать власть в свои руки.

Они говорили, что большевики захватчики, что они продержатся всего две недели, что хозяин „земли русской“ — Учредительное Собрание. Настроение под влиянием их речей падало. Наконец, было предоставлено слово мне.

Конечно трудно вспомнить после 15 лет все, что я тогда говорил, но я выступил против меньшевиков за взятие власти Советами в свои руки.

Мое выступление получило одобрение со стороны рабочих, беднейших крестьян и солдат. Начали голосовать. За власть советов было огромное большинство. Меньшевики и эсеры покинули заседание совета под крики оставшихся: „Дезертиры“!

На этом же заседании был выбран Военно-революционный комитет, в который вошли т. Степанов (телеграфист), Пютсеп (военный писарь коменданта), Чернов, Донченко и я. Было написано воззвание, которое я обязался отпечатать этой же ночью. Заседание окончилось в 12 час. ночи и я пошел в типографию Каткова (на Елкиной даче), которой предложил именем Военно-революционного Комитета немедленно набрать и отпечатать воззвание... В 5 часов утра, я возвратился в совет со свежими листками, кричащими о переходе всей власти в руки Советов!

Днем к нам в совет приехали из Ленинграда большевики — эмиссары.

Был устроен огромный митинг в клубе. Попытка меньшевиков привлечь на свою сторону рабочих и служащих бологовского узла потерпела крах. Огромное большинство, за исключением ярых меньшевиков, осталось на нашей стороне. Они знали, — куда итти!

Были выбраны комиссары: т. М. Степанов—гражданским т. А. Пютсеп — военным. На меня была возложена организация и вербовка красногвардейцев, и я поехал в Петроград в Смольный за оружием и уставом.

Н. Николаев.

В БОРЬБЕ С КОРНИЛОВЩИНОЙ

Поздно вечером в сентябре 1917 года меня и ныне покойного тов. Леманского вызвал инженер Некрасов В. П. из Центрального телеграфа Министерства Путей Сообщения, и сказал нам, что Корнилов восстал против Временного Правительства, и его войска, так наз. „дикая дивизия“, под командой генерала Краснова, движутся на Петроград.

Мы немедленно отправились в Смольный, где застали порядочную суматоху. С трудом нашли Я. М. Свердлова, который сразу заявил: „вот хорошо, что вы пришли. Подождите немного, для вас найдется работа“,—с этими словами он исчез.

Часов в 4—5 утра нас разыскал тов. Анцелович и сообщил, что нам троим поручено отправиться навстречу войскам Краснова и принять меры к задержке их продвижения, в случае надобности испортив железнодорожные пути.

Мы тотчас же отправились на Северо-Западную дорогу. Администрация встретила нас не очень любезно. Наконец, после порядочной проволочки, звонков в Смольный и угроз, паровоз с одним вагоном был подан, и мы поехали в направлении ст. Дно, откуда двигалась „дикая дивизия“.

На одной из небольших станций, название которой не помню, верстах в 150 от Ленинграда, мы узнали, что ожидается приход первых эшелонов „дикой дивизии“. При этом выяснилось, что начальник этой станции никаких распоряжений о задержке эшелонов не имеет, да если бы и имел, ничего бы не сделал.

По счастью, здесь оказался какой-то ремонтный участок службы пути и это нас спасло.

Наскоро собрав человек 15 рабочих, мы разъяснили им нашу задачу, так как для нас сразу стало ясным, что для задержки корниловцев иных средств, кроме разрушения пути, в данной обстановке нет. Рабочие, за исключением незначительной части, опасавшейся расправы со своими семьями, охотно согласились нам помочь.

После этого, разобрав путь, мы быстро устроили заграждение, использовав для этого стоящий на станции состав, груженый рельсами и балками. Прождав около часа появления эшелонов „дикой дивизии“ и не дождавшись, мы решили возвратиться в Петроград.

Тогда мы вряд ли сознавали, насколько важна была проделанная нами операция.

Только много лет спустя, в воспоминаниях генерала Краснова я натолкнулся на описание этого случая, где он признает, что факт порчи пути, почти под носом движущихся эшелонов, — сыграл немаловажную роль и серьезно усилил начавшееся уже в массе солдат разложение.

А. Мамаев.

Коллектив 1-го участка Тяги

Величайшие трудности, испытанные Советской властью в первые годы управления страной, должны быть восстановлены в памяти всех нас именно теперь, когда наша страна, по почину Максима Горького, приступила к составлению истории своих фабрик, заводов и железных дорог.

Железнодорожному транспорту за эти 15 лет, особенно в период гражданской войны, принадлежала исключительно ответственная, героическая роль, которую он, к нашему счастью, выполнял блестяще.

После свержения самодержавия и завоевания власти Советами, ж.-д. транспорт находился в состоянии резкого упадка. После каждого рейса паровозы и вагоны выходили из строя, так как их варварски разрушали пассажиры, и сами железнодорожники.

Кроме того, на транспорте наблюдался целый ряд неурядиц и злоупотреблений, благодаря которым подвижное хозяйство безалаберно разбазаривалось.

Наблюдая все это, рабочий нередко говорил: „если в стране так плохо, то что же мне-то особенно стараться, работаю я больше ли, меньше ли, лучше ли, хуже ли, от этого дело не подвинется".

В таких вот условиях по инициативе тов. Москвина был организован коллектив из числа сочувствующих большевикам, а впоследствии вошедших в Партию тт. Лакомского, Фокина, Балашова, Баранова, Кирюхина, Корешкова, Белинникова, Степанова, Иванова Григория, Ефимова Н., Кострова, Елизарова, Осипа, Ручьева и др.

Эти товарищи были основным ядром коллектива (организаторами которого были: т. Кирюхин и т. Корешков).

С исключительным воодушевлением и энтузиазмом проводил этот коллектив лозунг VI съезда Партии в 1917 г. „Вся власть Советам".



На снимке: Паровозное кладбище в годы разрухи

Вообще же вся работа коллектива протекала под непосредственным руководством железнодорожного партийного комитета ВКП(б).

Тогда же, на ряду с Коммунистической партией существовали и другие партии разных течений, враждебно настроенных к коммунистической партии и Советской власти (эсеры и меньшевики).

Лидеры этих партий, опираясь на несознательность некоторой части рабочей массы, старались привлечь рабочих на свою сторону, но коллектив ТЧ-I в своей повседневной работе давал жесткий отпор социал-предателям эсерам и меньшевикам.

В период гражданской войны коллектив не переставал бороться с эсерами и меньшевиками, тем самым укрепляя свои ряды.

По призыву Коммунистической партии коллектив ТЧ-I выдвинул своих лучших товарищей на помощь Красной гвардии, организовал отдельные коммунистические отряды, во главе которых стоял т. Парфентьев, побывавший на фронтах Юденича и Карельском.

Многие товарищи в этих отрядах геройски погибли за дело рабочего класса.

Вот их имена: Алексеев, Николаев, Микушко, Степанов, Копяев и Коротков.

Особенно геройски погиб **т. Степанов.** Когда нужно было перевезти войска на Карельский фронт, некоторые машинисты, дрожа за свою шкуру, отказались от этой ответственной задачи. Тов. Степанов, несмотря на то, что он был тяжело болен, вместе с тов. Лапуновым выполнил свой долг перед Республикой. Войска были перевезены, но герои, работавшие под обстрелом белогвардейцев, были убиты.

С введением НЭПа и поднятием культурного роста рабочих масс, коллективу приходилось работать в совершенно новых условиях, уделять максимум внимания реорганизации и рационализации транспорта.

Во время борьбы с троцкизмом, а затем — с правыми оппортунистами, коллектив окончательно очистился от чуждого элемента и от колеблющихся маловеров, и дал решительный отпор всякого рода уклонам от генеральной линии партии.

Такова краткая история образования Коллектива 1-го участка Тяги, и в таких вот условиях приходилось работать старикам-партийцам.

Сейчас в участке около 600 членов Партии. Беспрерывно растут ее ряды. От одиночек-большевиков к мощной парторганизации, от ударных цехов к Коммунистическим цехам — наш путь, наш ответ на выступления врагов оппортунистов, ответ нытикам и маловерам.

Елисеев.

Операция у ст. Стекольная

В один из тех дней, когда белые двигались на Петроград, я был назначен на перевозку войск по линии Гатчина—Тосно. Паровоз я принял на станции Стекольная и там же узнал, что повезу команду подрывников на мост через реку, в нескольких километрах от станции.

Наступал вечер. Погода была пасмурная, было сыро и холодно. Красноармейцы, забегавшие греться на паровоз, говорили, что придется или всем умереть, или выполнить задание. Настроение было решительное. Находящиеся на перегоне между мостом и станцией два бронепоезда были осажены на станцию Стекольная, чтобы очистить нам путь и мы, прицепив несколько платформ с лодками, двинулись на перегон.

Ехали тихо, без свистков и огней. Было настолько темно, что мост заметили тогда, когда на него въехали. Осторожно осадив назад, остановились в пролете. Командир распорядился произвести разведку, которая, вернувшись, донесла, что по ту сторону моста слышен разговор на иностранном языке.

Командир распорядился разгружать лодки. Это было замечено противником и загремела сначала ружейная, а затем и пулеметная стрельба. Однако несмотря на это, мы продолжали разгрузку, а когда закончили, командир распорядился отодвинуть поезд к станции Стекольная.

Стрельба долго продолжалась, но темная ночь спасала наших подрывников от пуль неприятеля. Подоспевшими частями противник был выбит, и в тот же день началось его отступление на Детское Село.

Помощник машиниста **В. Григорьев.**

РОЖДЕННЫЙ В БОЯХ

(К истории комсомольских организаций на Октябрьских жел. дор.)

В годы гражданской войны, в годы борьбы с разрухой, голодом и холодом, вырос и окреп комсомол на Октябрьской жел. дор.

В 1918 году парторганизации транспорта положили начало комсомольской работе. Первыми были организованы коллективы комсомола в 9 уч. тяги (ныне депо вагонное Моск. узла 1 уч. пути и депо Сортировочная Моск. узла). В начале 1919 года создается коллектив 1 уч. тяги (теперь депо паровозное Моск.), а затем — на Товарной станциии в Управлении дороги. В то же время возникают комсомольские ячейки на линиях (Тосно, Любань).

Коллективы создавались на твердой основе из рабочей железнодорожной молодежи. Характерно, что даже такой коллектив, как Тосненский, организовавшийся в дни наступления Юденича из учащихся жел.-дор. школы, вступивших в команду связи при агитпункте, — быстро превратился в организацию, охватившую почти всю рабочую молодежь станции Тосно.

В первые годы своего существования комсомол также втянул в свои ряды значительное большинство рабочей молодежи участков.

В чем же выражалась практическая работа комсомола в эти героические годы?

Железнодорожный комсомол б. Николаевской жел. дор. в основной своей массе не принимал непосредственного участия в гражданской войне. Обеспечение бесперебойной работы железной дороги, постоянной связи с фронтом, обеспечение нормальной жизни и работы такого крупнейшего центра Республики, как Петроград, — требовали от комсомольца-железнодорожника неотложного выполнения боевого долга на своем рабочем посту, — на паровозе, в вагонных мастерских, на стальных путях рельсов. **„Победа начинается в железнодорожных мастерских, катится по рельсам и заканчивается ударом штыка на фронте“**, — кричали лозунги с развешанных по депо и станциям плакатов, — комсомол боролся за организацию победы у себя в цеху, в бригаде.

Массовые мобилизации на фронт, незначительно затронули железнодорожный комсомол. Но он давал часть своих членов в ремонтные поезда, уходившие на фронт, для скорейшего восстановления разрушенных в боях железных дорог, он давал часть актива в продотряды, уходившие за хлебом для голодающих городов; и наконец, лучшую часть своего актива — комсомольцев-партийцев, — он бросал на фронт во время партийных мобилизаций.

Комсомольцы твердо помнили, что они должны быть готовыми в любой момент встать на защиту Советской республики с оружием в руках. Они проходили военное обучение на пунктах Всеобуча, в бывшем театрике на Невском, где на стенах висели плакаты с лозунгом: „Пролетарий, на коня“ — почему-то на татарском языке; под руководством инструктора постигали тайны „поворотов на ходу“ и умения повертываться — „кругом через левое плечо“; в комсомольских отрядах, где буйливые и шумные ребята затихали перед „комиссаром“ на год моложе их и в насквозь прокуренных махоркой, с незакрывающимися дверями и звонкоголосым телефоном — помещениях партийных коллективов, слушая, в настороженном внимании рассказ бывшего фронтовика о битвах и поражениях „великой русской армии“ и о том, какие бывают ручные гранаты, и какой глаз нужно прищуривать при стрельбе; а в лесу, где-нибудь в Саблине, летом, выпускали один за другим патроны из нагана в прибитую к стволу березы коробку из-под „Зефира трехсотого“... — пожалуй это был наиболее излюбленный способ обучения, и ребята, имевшие собственное оружие и патроны, чувствовали себя самыми счастливыми людьми.

Постоянная забота о Красной армии, постоянная помощь и содействие ей — были первоочередной задачей комсомола. Комсомольцы, выделенные коллективами РКСМ в агитпункты, организовывали читку газет, проводили беседы, распространяли литературу, помогали во всей работе агитпункта. Коллективы РКСМ организовали сбор теплых вещей для армии. Тосненские комсомольцы обошли весь поселок, собирая подарки для красных бойцов.

Чрезвычайно ответственным участком работы комсомола в эти годы была забота об охране дороги. Хищения на транспорте росли; железнодорожная охрана не справлялась с ними. Классовый враг пытался нанести удар по наиболее ответственным сооружениям дороги. И вот в 1919 году из комсомольцев 9 участка тяги партийный комитет организует вооруженный отряд, который регулярно несет охрану участка, производит ночные обходы, устраивает засады, задерживая воров и подозрительных лиц. Комсомольцы других коллективов также принимали участие в охране дороги под руководством партийных организаций.

Проверкой боевой готовности комсомола были Кронштадтские события. Тогда вооруженные комсомольцы охраняли важнейшие сооружения: мосты, склады, держали связь, выполняли ответственные поручения партии. В этой проверке комсомол оправдал надежды партии. Правда, были отдельные слабые ребята, испугавшиеся серьезности момента и покинувшие наши ряды, но это отдельные исключения, в громадном большинстве масса комсомольцев с честью несла свои обязанности. Ребята рвались на фронт. Помню, как-то, в середине марта, поздней ночью, из боевого отряда, расположенного в Северной гостинице, дали тревогу. Пронесся слух, что часть отряда направляют под Кронштадт. Нужно было видеть, с какой радостью ребята спешили занять свое место в строю, чтобы не опоздать к отправке, — и каково было их разочарование, когда оказалось, что тревога дана по другому поводу! Все-таки часть товарищей была переброшена на фронт, где исполнила свой долг с честью. Из этой группы — подо льдом Финского залива погиб т. Кораблев Павел — с 1 уч. пути.

...Транспорт душила разруха. Нужно было напрячь все силы рабочего класса, чтобы добиться победы над ней.

Проходит первый субботник на Московско-Казанской жел. дор. После этого организуются субботники и на Николаевской дороге, — комсомол в них активно участвует. Почти каждую субботу, с пяти до восьми вечера, или еще позже, — а в воскресенье — с утра до конца дня — рабочая молодежь ремонтирует вагоны и паровозы, очищает пути от снега, грузит шпалы... не обращая внимания на голод и холод. А вечером после тяжелого,

но радостного труда, здесь же, на месте работы, под духовой оркестр, начиналось молодежное веселье.

... Ухудшается положение с продовольствием. Меньшевики и эсеры пытаются использовать затруднения. Под их влиянием 1 и 9 участки тяги начинают „волынить". На комсомол ложится серьезнейшая задача — воспрепятствовать попыткам срыва работы транспорта.

С Александровского завода отправляется „делегация" эсеров в 9 уч. тяги. Комсомольский отряд задерживает „делегатов". Комсомольцы ведут в цехах агитацию за прекращение „волынки", а сами не прекращают работы, несмотря на попытки провокации, несмотря на то, что им кидают кличку — штрейкбрехеры. В результате — работа снова идет полным ходом.

Широко развернута была массово-политическая работа комсомола. Обязательные, еженедельные, общие собрания, посещавшиеся на 100% не только комсомольцами, но и всей беспартийной молодежью, и доклады о текущем моменте, наиболее важном тогда вопросе,— держали молодежь в курсе нашего международного и внутреннего положения. Как простейшая форма ликвидации элементарной политической неграмотности, на собраниях проводилась читка „Азбуки коммунизма". После собраний ребята не уходили: здесь же организовывался самодеятельный концерт, коллективное пение и только поздно ночью расходились по домам. А когда слишком много бывало работы, по 2—3 ночи не являлись домой, днюя и ночуя в коллективе.

Часть ребят обучалась в политшколах, организованных в РК РКСМ, но большинство расширяло свой политический кругозор на собраниях да чтением газет и популярной политической литературы.

Клубной работе тоже уделялось много внимания. Некоторые коллективы (Сортировочная Моск. узла, Тосно) имели собственные комсомольские клубы; в других коллективах молодежь являлась активнейшим ядром в работе „общих" железнодорожных клубов. Драматические, музыкальные кружки почти всегда состояли из одной молодежи.

В некоторых коллективах (9 уч. тяги, 1 уч. пути) издавались стенные газеты; в Тосно выпускали даже рукописный журнал.

Руководство железнодорожными коллективами РКСМ в это время осуществлялось через Райком РКСМ и Дорполитотдел. Там был специальный инструктор по работе среди молодежи. Руководство было исключительно живое,— работники Райкома и Дорполита лично посещали важнейшие коллективы, практически оказывая помощь и принимая участие в работе.

... Гражданская война кончилась. Ликвидирован Кронштадтский мятеж. Развертывается нэп. Перед комсомольскими железнодорожными организациями стоит ряд новых серьезных задач. Нужно развернуть борьбу за обеспечение процента брони подростков на производстве, обеспечить мероприятия по охране труда; развернуть работу по поднятию квалификации молодежи. Встает вопрос об организации школ ученичества.

Работа комсомола на Октябрьской жел. дор. в период нэпа, в период восстановления и реконструкции, в период развернутого по всему фронту строительства социализма — требует более подробного освещения.

Комсомольская организация на дороге создалась и окрепла под руководством коммунистической партии. Партия постоянно помнила о комсомоле, давала в комсомол для работы лучших товарищей, постоянно оказывая комсомолу поддержку и помощь в работе. Ряд отсекров партийных коллективов Абрамович, Плешатихин (9 уч. тяги), Сухов (1 уч. пути), Подобедов, Веселов (Тосно), Андрианов (Пассажирткая станция) — принимали самое непосредственное и живое участие в жизни комсомольских коллактивов. Актив коллектива комсомола являлся и активом партийного коллектива. Эта непрерывная тесная связь и обеспечила здоровый рост и работу комсомольских организаций Октябрьской железной дороги.

В. Сурмилов.

„Нужно по-большевистски, по-ленински подойти к истории прошлого, к истории вчерашнего дня и подойти так, чтобы историю этого вчерашнего дня увязать с генеральной линией партии, с теми грандиозными новыми задачами, которые стоят перед нами сегодня и которые будут еще стоять завтра".

(Л. М. Каганович).

ЭТАП БОРЬБЫ И РОСТА

(Из воспоминаний комсомольца)

Март 1921 года. Кронштадтское восстание. На заводах — „волынки". Вечером Петроград кажется вымершим. После 20 часов без пропуска по городу ходить нельзя.

Я иду посреди проспекта в Райком — за воззваниями. За плечами винтовка — я в боевом железнодорожном отряде. Вдали — слышатся гулкие выстрелы. Под ногами скользит подтаивающий ледок.

Встречные обыватели шарахаются от вооруженной фигуры. В серых провалах ворот — напряженный шорох и смутные тени. Знаю: там те, кто с часа на час ждет гибели советской власти.

— Подождите, гады, мы еще до вас доберемся!

Вспоминаю ребят-комсомольцев, товарищей по отряду — теплое чувство бодрости бьется в груди.

Воззвания получены. Возвращаюсь в Северную гостиницу. Без пропуска туда не войдешь. У стеклянных дверей гостиницы — вооруженные часовые — коммунары-железнодорожники.

Зал Северной — бывший ресторан — не узнать. Кругом — деревянные нары. На них спят, лежат, читают ребята. Мои соседи пьют из проржавленных жестяных кружек кипяток; один из них вполголоса читает „Правду", напечатанную на тонкой, расплывающейся бумаге таким же расплывающимся шрифтом.

Здесь ребята, комсомольцы — тяговики, путевики, движенцы, связисты. Вот группа ребят сидит у окна, внимательно слушая рассказчика. То и дело раздаются взрывы смеха — вероятно, там Пташкин из Связи — он мастер поговорить.

По залу ходит Мишка Логинов — организатор коллектива пути. Вот Аничкин с товарной станции щелкает осторожно затвором винтовки.

В соседней комнате—Ванька Матвеев, секретарь партколлектива управления, кому-то кричит по телефону Я заваливаюсь на нары и хочу задремать.

— Петропавловский!

Вскакиваю. Меня вызывают итти в наряд. С винтовкой за плечами иду в синей тьме вечера по хрустящим ледком лужицам к 9 участку. Подмораживает все сильнее, а наши ребята одеты один другого хуже. Командир — т. Люйма из кондукторских бригад — тихонько подшучивает над нами.

— Замерзнете вы, мальчишки.

— Ничего, товарищ командир, попляшем — согреемся.

Я стою на посту у 9 участка, у трансформаторной будки. Приказ никого не подпускать.

Чтобы не окоченеть — хожу взад и вперед, гляжу на звезды—они все ярче и ярче. С насыпи видны освещенные окна коллектива ТЧ-9.

— Стой!

Напрасная тревога — проверка постов.

Мороз усиливается. Каково-то нашим ребятам под Кронштадтом.

Думаю о тех, кому посчастливилось уехать под Кронштадт — и обида забирает, почему это я здесь остался. Вспоминаю, как в Райкоме РКСМ, в Ревтройке, Ванька Сковорода с 9 участка тяги, забыв всякую дисциплину, кричал и требовал, чтоб его направили в Кронштадт...

Глубокая ночь. Смена постов. Каким приятным кажется прокуренный воздух коллектива ТЧ-9. Тепло. Но спать негде. На столах, на скамьях, под столами и скамьями лежат ребята с винтовками. Только дежурный хмуро сидит у телефона.

Наконец, отыскиваешь местечко — под окном, у двери. Полено под голову — и нет мягче подушки после усталости и мороза...

Утром получаем приказ от штаба — немедленно явиться в отряд. Бегом мчимся полтора километра. За ночь опять подтаяло, и солнце совсем-совсем весеннее.

Вбегаем в зал. Отряд в сборе. На некрашенную деревянную трибуну легко поднимается длинноволосый, похожий на деревенского дьячка Костя Лапьев. И среди разреженной тишины падают первые, такие жданные, такие простые и суровые слова:

— Товарищи! Кронштадт пал...

В. Петропавловский.

„СОЗДАНИЕ ИСТОРИИ ДОРОГИ — НЕРАЗРЫВНО С БОЛЬШЕВИСТСКОЙ БОРЬБОЙ ЗА СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕКОНСТРУКЦИЮ ТРАНСПОРТА"

КОНТР-РЕВОЛЮЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВИКЖЕЛЯ В ОКТЯБРЬСКИЕ ДНИ

Под Гатчиной, под Детским Селом шли упорные Октябрьские бои. Боровшимся на подступах к Питеру отдельным отрядам рабочих необходима была реальная помощь испытанных воинских частей. Эта помощь подходила в лице революционно-настроенных воинских эшелонов из Финляндии

Вдруг... распоряжение Викжеля: „Эшелонов через Финляндский мост не пропускать, а мост развести".

Исполнительный Комитет Николаевской жел. дор. состоял тогда почти целиком из эсеров и их пособников, а большевиков в нем был только один, да два сочувствующих.

Задачей же группы большевиков было пропустить эшелоны без задержки. Срочно сообщили в Невский райком, чтобы выслали вооруженных людей для охраны моста. Одновременно просили механика Финляндского моста т. Тарана принять все меры к пропуску воинских эшелонов из Финляндии. Тов. Таран был большевиком и ответил просто и твердо:

— Пока я жив — мост разведен не будет.

Установили связь с 1 и 9 участками тяги. Договорились, чтобы на паровозах под эшелоны были надежные машинисты, с вооруженной охраной. Но викжельцы и члены пятерки Исполкома дороги, узнав, что мост развести не удастся, обманным путем захватили паровоз под видом поездки на крушение и поехали разбирать жел.-дор. пути, чтобы этим помешать переброске большевистских эшелонов.

Однако затея эта сорвалась, так как в местком 1-го участка тяги срочно сообщили о необходимости задержки паровоза, что рабочие-тяговики сейчас же сделали, а делегацию, собравшуюся на „крушение", арестовали и отправили в Смольный.

Для того чтобы по телефону, принадлежавшему Исполкому дороги не передавались распоряжения викжеля, было установлено дежурство рабочих 1-го участка тяги, но оно желанного результата не дало. Мне стало известно, что члены исполкома получают шифрованные телеграммы, содержание коих не удалось расшифровать. Я сообщил об этом по принадлежности и вскоре последовал арест членов Исполкома Николаевской дороги.

Продержав их суток двое, освободили. Первое время исполкомцы сидели смирно, но не прошло и 3 дней, как чрезвычайная пятерка вновь по старому „завикжелила". Стали опять поступать шифрованные телеграммы.

Примерно в это же время в помещении Министерства Путей сообщения (Фонтанка, 115), в Белом зале, Викжель решил устроить совещание из представителей разных организаций. Под председательством викжелевца Малицкого был поставлен вопрос, какое должно быть правительство, какие партии могут входить в это правительство и т. д. и т. п. Всех таких заседаний было проведено пять. Тактика на этих заседаниях были всегда отражением успехов непосредственно на фронте. Так, например, при успехах белых предлагался состав правительства, начиная от партии народных социалистов включительно, до большевиков исключительно, но как только успехи покидали белых предлагался состав правительства более левого блока.

С поражением белых под Гатчиной и других ближайших подступах к Ленинграду кончились и все разговоры о создании Викжелевского правительства.

Н. М. Сарман.

ВОЗНИКНОВЕНИЕ ВИКЖЕДОРА

„Товарищи железнодорожники. Началась гражданская война. Всякое насилие одной из борющихся сторон вызовет отпор другой. Товарищи большевики, помните, что если в разгаре страстей окажется давление на телеграф, паровозный союз и кондукторов, то они покинут немедленно службу. Товарищи машинисты, движенцы, телеграфисты, помните, что, если вы станете на сторону Временного Правительства, станут мастерские, депо и в том и другом случае — дороги остановятся и наступит анархия. Викжель верит, что железнодорожники это понимают и не допустят гражданской войны у себя на дорогах и между собой".

На эту предательскую телеграмму Викжеля пролетарская часть железнодорожников, под руководством союза рабочих и мастеровых, ответила массовым вступлением в ряды Красной гвардии, деклассированная часть обрадовалась призыву к миру, а мелко-буржуазная, главным образм, верхушечная часть зашипела на призыв Викжеля требуя от него решительной защиты Временного Правительства.

Администрация дороги, а также частично администрация линии рвалась к бою с большевиками и всеми мерами готова была поддержать контрреволюционный „Комитет спасения родины и революции".

Особо отчетливо эти настроения выразились в постановлении представителей местных комитетов Управления жел. дор. Петроградского узла, Северо-Западного, Московского, Виндаво-Рыбинской и Николаевской дороги. Вот оно:

„1. Войти в Комитет спасения родины и революции как в учреждение, объединяющее всю революционную демократию, кроме большевиков.

2. Считать уклончивую позицию, занятую Викжелем, недостойной великой организации, представителем которой он является.

3. Принимая во внимание что предъявленное Викжелем к Комитету спасения родины и революции требование об организации государственной власти, путем соглашения с большевиками, — не соответствует интересами родины и революции.

4 Обратиться с воззванием ко всем железнодорожникам России оказать активную поддержку Всероссийскому Комитету спасения родины и революции путем вступления в местные комитеты того же названия".

Неизбежную и близящуюся гибель Викжеля отчетливо и точно формулировал **В. И. Ленин** 1-го ноября 1917 года, сказав, что Викжель не имеет опоры в массах, поэтому необходимо апеллировать к массам и они сбросят Викжель.

Массы ответом не замедлили и на съезде рабочих и мастеровых, открывшемся в декабре, в здании Петроградского Института Инженеров путей сообщения, вся предательская роль Викжеля была осуждена.

Викжель надеялся найти поддержку в лице Всероссийского чрезвычайного съезда железнодорожников, который открылся почти через неделю после этого.

Вот как описывает этот съезд один из его участников тов. Гиркопт: „Атмосфера съезда напряженная. В бюро фракции происходят беспрерывные совещания. Скоро должны быть докладчики. Тогда на фракционных собраниях выступали докладчики от всех центральных комитетов партий. Тут были **Ленин, Володарский**, эсер — Чернов, меньшевик — Церетелли и др. Весь съезд разделился на два политических лагеря. С одной стороны—большевики, шедшие еще в то время за ними левые эсеры и левые интернационалисты, с другой — меньшевики, правые эсеры и, конечно, вся железнодорожная администрация, за исключением немногих.

После доклада по текущему моменту были открыты прения, затянувшиеся далеко за полночь, но никто из делегатов не покидал аудитории. Наконец, прения закончились. Вопрос ставился на поименное голосование. Делегаты подходят по одному к спискам и отмечаются счетчиками, выдвинутыми фракциями. Голосование подходит к концу. Внимание делегатов усиливается. В аудитории и по корридорам говорят о возможности раскола съезда.

В 4 часа утра голосование закончилось. Объявляются результаты. „За власть советов столько-то, за учредительное столько“. За учредилку оказалось на 12 голосов больше.

В аудитории наступила тишина, которую нарушил председатель съезда тов. Жук. Произнося от имени фракции большевиков краткую речь, он заявил, что большевики и все согласные с ними покидают этот съезд. После этого — вся левая половина аудитории — несколько сот делегатов — встала и с пением Интернационала направилась к выходу.

В эту же ночь, в том же здании института, железнодорожный пролетариат, покинувший съезд изменников и предателей революции, на котором блистали в своих мундирах статские советники, объявил себя Всероссийским чрезвычайным съездом железнодорожников и вместе с утренней зарей начал свою работу, избрав Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников „Викжедор“.

ШАГИН

В боях с предателями
РОС БОЛЬШЕВИЗМ

С подъемом общего революционного движения в 1904—05 гг. железнодорожники Петроградского узла значительно усилили свою революционную деятельность. Они организовались в союзы, но, благодаря своей недостаточной политической зрелости, нередко поддавались на приманки эсеров и меньшевиков.

Однако в период черной реакции, когда эсеры и меньшевики изменили свою политику, встав на путь прямой ликвидации революционного движения, и яснее показав свое предательское лицо, рабочие стали освобождаться из-под их буржуазно - реакционного влияния. Тяжесть борьбы рабочим железнодорожникам пришлось взвалить на собственные плечи, вынося аресты и пытки. Много появилось провокаторов вроде: Титова Григория, Кулагина Владимира, Козлова Петра и других.

После февральской революции в цехах, депо и мастерских снова появились эсеровские и меньшевистские деятели, соловьи-ораторы. Они внушали рабочим-железнодорожникам необходимость доверия Временному Правительству и доведения начатой Романовым войны до победного конца. При этом они пугали немцами, которые, мол, придут, в Питер и нас всех перебьют.

Наученные горьким опытом 1905 года, мы решили организовать свое ядро, теснее связаться с партией и с Советом Профессиональных Союзов, чтобы освободить железнодорожников от эсеро-меньшевистского влияния. Работу приходилось вести в крайне трудной обстановке. Первым местом наших сборищ был большой серый дом на углу Лиговки и Обводного. Потом мы перешли на Фурштадскую ул. в дом № 40, затем перекочевали в б. царский павильон Детскосельского вокзала и, наконец, на Кабинетскую в дом 10, где и был организован **первый Районный Комитет большевиков-железнодорожников Питерского узла.**

1-го мая 1917 г. у нас было много споров с эсерами и меньшевиками из-за лозунгов. Нашими лозунгами были: „Долой министров капиталистов“ и „Вся власть Советам“. Эсеры и меньшевики, высмеивая наши лозунги, выставляли свои,



Группа ответственных работников союза железнодорожников в Петроградском узле

реакционные. Однако, рабочие пошли под нашими лозунгами. Но 3-го и 5-го июля нас ухитрились оттереть. Профессиональная работа была приостановлена. На партийной работе не было ни одного освобожденного человека, а работы было много, так как приходилось держать связь с другими дорогами и развертывать агитационную работу.

В то время эсеры и меньшевики представляли большинство в профессионально-полуадминистративных комитетах. Они обещали много всяких благ рабочим, но ни одного обещания не выполняли. Рабочие стали разочаровываться и на конференции потребовали от комитетчиков полного отчета о работе Комитета в части улучшения условий труда и жизни рабочих-железнодорожников. На этом Съезде Союза мастеровых и рабочих с яркими разоблачительными речами выступили представители нашего партийного ядра, доказавшие бездеятельность Комитета и его эсеро-меньшевистскую политику.

Во время Московского съезда велись переговоры с министерством Путей Сообщения, об увеличении заработка рабочих-железнодорожников. Министры Некрасов и Устругов предлагали нашему Союзу дождаться решения съезда. На это мы им прямо и резко заявили, что „рабочие дела должны решать сами рабочие, а не чиновники и прислужники временного правительства.“ После этого Устругов отказался с нами разговаривать, заявив: „Я не знаю с кем говорю: с организацией или с самозванцами“.

— Помните, что с нами все рабочие Питера,— ответили мы и на этом закончили.

Не добившись от министров согласия на увеличение зарплаты, мы решили созвать в один день и час собрание всей рабочей массы железнодорожников, что нам и удалось сделать. В результате этого собрания Устругов дал телеграмму по дорогам об увеличении заработка. Авторитет ядра рабочих - большевиков значительно возрос, партийная работа пошла продуктивнее. Рабочие стали поговаривать, что „где большевики, там и конкретные дела“, а не пустые слова о будущих благах“.

Особенно напряженная работа была у нас перед Октябрем. Использовались все средства разъяснительной работы для того, чтобы сплотить под знамя большевиков самые широкие слои рабочих железнодорожников и вступить в открытую вооруженную борьбу с временным правительством и министерством представителей меньшевиков и эсеров.

НЕЙМАНТ.

ЗА СОВЕТСКИЙ ТРАНСПОРТ

Организационные мероприятия

Во исполнение воли Чрезвычайного Делегатского Съезда дороги, выразившейся в резолюции от 1-го декабря 1917 г., Центральный Исполнительный Комитет рабочих, мастеровых и служащих Николаевской ж. д. в закрытом чрезвычайном заседании от 6 декабря 1917 г. в 2 часа дня принял решение, опубликованное актом по всей дороге и в петроградских газетах того времени:

1) взять немедленно фактическое управление дорогой в свои руки;

2) принять против администрации и других лиц, противодействующих этому постановлению, самые решительные меры вплоть до их ареста;

3) объявить об этом по всей линии Николаевской жел. дороги;

4) поставить об этом в известность ЦИК С-Р и К-Д, Военно-Революционный Комитет и Викжель и просить их содействия.

Объявляя это решение по дороге телеграммой от 7/XII, Комитет поставил в известность всех работников дороги, что с этого момента все распоряжения по управлению дорогой будут исходить от него и являться для всех служащих, администрации и рабочих—обязательными. Неподчинившиеся этому решению будут отстранены от должности и преданы Революционно-народному суду. Одновременно с этим Комитет призывал всех стойко работать, а в телеграмме „всем, всем, всем“ от того же 7/XII 1917 г. решительно рекомендовал всем работникам дороги следить за дорогою, охранять ее как собственное достояние и за всеми разъяснениями и указаниями обращаться к Комитету, как к главному руководящему органу дороги.



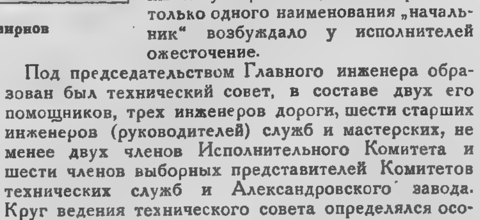
А. М. Смирнов

Вслед за этим в управления основных служб: Движения, Пути, Тяги и Финансовую были введены комиссарами, члены Исполкома, которые обязаны были проводить в жизнь декларацию Исполнительного Комитета, объявленную отдельным выпуском и заключавшую в себе указания о выполнении задач, стоящих перед верховным органом дороги на ближайший отрезок времени, до нового созыва.

Задачи эти состояли, главным образом, в поднятии технической работоспособности дороги, борьбы с разрушением паровозного и вагонного парков и хищениями грузов, инвентаря и материалов дороги, борьбы за поднятие труддисциплины и за уничтожение дефицитности эксплоатации дороги.

На освободившиеся после дезертирства администрации вакансии, Комитет назначил новых технических руководителей, главным образом путем повышения из среднего и низшего разряда должностей лиц, удовлетворяющих нужным требованиям, а такими кандидатами б. Николаевская ж. д. была сравнительно хорошо насыщена. Так Исполком, вполне удачно, назначил на ответственные посты С. Д. Донченко, О. В. Лефевра, В. А. Белоусова, Б. А. Кривского, В. А. Кривоногова, П. Я. Гордеенко и ряд других лиц, из коих и до ныне многие работают на Октябрьск. ж. д. Точно так же на ряде станций, где начальниками были лица, на которых нельзя было положиться вполне, Исполком сам назначил более соответствующих людей. Так на Петроградской пасс. ст. вместо Нач. ст. Иванова был назначен Пашков, С. И., отдавший всю свою энергию и здоровье делу пролетарской революции, и день и ночь работавший в теснейшем контакте с Исполкомом. Вместо реакционного Асеева Начальником станции Тверь назначен был Горшечников И. Я. и т. д. А главное, Исполнительный Комитет на заседании своем 23 декабря 1917 г. постановил должности Начальника дороги и Начальников служб упразднить и техническое руководство дорогой поручить Главному инженеру, а руководство техническими службами инженерам служб Пути, Тяги, Движения и Телеграфа.

Такая реформа была вызвана необходимостью поднять авторитет руководителей и доверие со стороны исполнителей: так как прежние Начальники технических служб до такой степени уронили свой авторитет и так им злоупотребляли, что сохранение только одного наименования „начальник“ возбуждало у исполнителей ожесточение.



Под председательством Главного инженера образован был технический совет, в составе двух его помощников, трех инженеров дороги, шести старших инженеров (руководителей) служб и мастерских, не менее двух членов Исполнительного Комитета и шести членов выборных представителей Комитетов технических служб и Александровского завода. Круг ведения технического совета определялся особым наказом.

Особое внимание Исполкома привлек Александровский завод. Благодаря тому, что среди рабочих завода свили себе прочное гнездо представители антисоветских партий — по преимуществу меньшевики и эсеры, влиявшие разлагающе на основные, здоровые кадры рабочих завода, Исполком дороги 12/I 1918 г. вынес специальное постановление

„О поднятии работоспособности рабочих и мастеровых Александровского завода“, в котором резко объяснил всем работникам, от низу до верху, истинную причину падения производительности, признав в некоторой части умышленное вредительство и предложил: определить среднюю норму труда, подлежащую выработке каждым рабочим и мастеровым и обязательство выполнения этой нормы, независимо от условий оплаты труда и снабжения продовольствием, заявив заранее, что вся буза о голоде и неуплате денег по всяким ставкам прежних министров,—приниматься во внимание не будет и допущена быть в дальнейшем не может. Невыполнение установленной нормы труда по вине рабочего или мастерового влечет за собой немедленное увольнение с завода и предание суду Ревтрибунала, как за саботаж. Все собрания рабочих и мастеровых устраиваются в неурочное время, тогда как раньше завод митинговал чуть не каждый день с утра до вечера и фактически не работал.

Работа дороги после октябрьских дней 1917 года

Считая, что каждый работник является ответственно-заинтересованным в работе дороги, обязанным быть в курсе дела и своим участием влиять на рост измерителей ее работы, Исполнительный Комитет ввел порядок информации через свой печатный орган „Мысли железнодорожника“, опубликовывая все изменения, которым подвергается работа дороги, ставя эти данные в связь с теми событиями и условиями, которые оказывали влияние на повышение или понижение показателей работы по эксплоатации дороги.

Небезынтересны данные состояния некоторых важнейших измерителей работы дороги за октябрь, ноябрь, декабрь 1917 г., январь и начало февраля 1918 г., как за самый критический период, в котором протекала техническая работа дороги, наряду с решающими для пролетарской революции политическими событиями этого времени, имеющими колоссальное влияние на эту работу.



Погрузка и прием Никол. ж. д. в октябре месяце максимально доходили до 3260 вагонов. Затем наблюдается стремительное понижение, достигающее минимума в конце декабря и начале января и выражающееся в сумме 600 вагонов. К концу января этот измеритель снова поднимается, достигая почти 2000 вагонов. Сильное падение работы дороги в декабре обусловливалось всецело снежными заносами, небывалыми, по определению службы Пути, за много лет.

Еще отчетливее характеризуют данные оборот вагонов, который в октябре 1917 г. был равен максимально 9,7; в ноябре повысился до 21,7; в декабре до 47,9; в начале январе 41,2, а во второй половине января и в начале февраля довольно прочно остановился на цифре около 10 и наконец, достиг даже 7,4.

Наличный парк дороги изменялся мало, колеблясь в пределах от 28 000 до 32 000 вагонов.

Количество поездов, достигавшее в октябре максимально 54 нечетных и 36 четных, а минимально 21 нечетных и 20 четных; в ноябре—соответственно 41/31, 18/16; в декабре—соответственно 60/37, 16/17; в январе 43/42, 12/18 и в начале февраля 61/24, 25/18.

Пробег рабочего вагона в связи со сказанным уже выше был самым скверным, конечно, тоже во второй половине декабря, т. е. во время снежных заносов: в октябре он равнялся максимально 42 и минимально 25; в ноябре соответственно 33 и 32; в декабре 32 и 13; в начале января даже 10. К концу января поднялся до 27. В феврале снова понизился до 20.

Учет работы паровозов старой администрацией не велся и поэтому материалов по нему не сохранилось. Тем не менее по неполным данным можно было определить, что коэффициент работы паровозов на главной линии стоит значительно выше задания. Так при задании в 8,60 есть случаи, когда он равен 7,9; но имел место и 9,26.

Исполком поручил своей Транспортной Комиссии произвести обследование состояния эксплоатационных средств дороги и ее измерителей работы. По материалам этого обследования положение дороги к 1 марта 1918 г. рисуется в следующем виде:

Работы по переустройству Петроградской станции, которые должны были быть закончены к осени 1917 года оказались выполненными наполовину. Подвижной состав на 1 декабря составлял пассажирских паровозов здоровых 133, больных 55, товарных паровозов здоровых 475, больных 221. Вагонный парк: пассажирских здоровых 1933, больных 386 вагонов, товарных здоровых 26 440 ваг., больных 3976. Имеющиеся паровозные и вагонные мастерские работали с производительностью в 60%, тогда как число рабочих в них было на 12% больше нормального. Ремонту мешало отсутствие запасных частей. Освобождение вагонов из под грузов дает такую картину: на 1 декабря 1917 г. выгрузка составляла 1214 вагонов, а на 24 декабря всего 300 ваг., в январе 1918 г. начинается улучшение, выгрузка достигает 730 вагонов, на 14 марта 884 ваг.. Та же картина с погрузкой — за 1 декабря 1917 г. погружено 1226 ваг., за 24 декабря 288 ваг., в январе 1918 г. 200 ваг., в феврале 916 ваг., а 21 марта 1305 ваг. в сутки.

Рабочий пробег вагона в декабре 1917 г. 33 вер., в январе 17 вер, в феврале 23, на 1 марта 26 верст.

Запасы топлива были весьма незначительные. Кроме того, начала поступать закупленная прежней администрацией замерзающая нефть, погруженная еще до запрещения Исполкома. Свечей для вагонов не было вовсе. Не получая хлеба, поездные бригады бросали поезда и уезжали домой.

Громадную помощь в расчистке снега оказали работники службы Пути. Своевременно принятые Исполкомом меры по призыву населения Петрограда к очистке от путей, снега — буквально спасло положение дороги.



В январе 1918 г. Комиссариат путей сообщения предложил, в целях улучшения пассажирского движения, перейти на теплушечные составы с уменьшением скорости движения пассажирских поездов, т. е. перейти на параллельный воинский график.

Принимая во внимание чрезвычайную важность упорядочения пассажирского движения на Николаевской жел. дор.. Исполнительный Комитет все же не мог пойти на эту меру, так как она дала бы падение в пассажиро-перевозках на 25% и ухудшение условий

проезда пассажиров. Поэтому движение пассажирских поездов на дороге сохранилось с повышенными скоростями и в нормальных классных вагонах, а не в теплушках, только мягкие, менее емкие вагоны, были заменены жесткими, более емкими.

Дорогостоящие, так называемые, вагоны специального назначения и салон-вагоны б. императорских поездов распоряжением Исполкома были изъяты из обращения в пассажирских поездах, где они могли быть подвергнуты разрушению при массовых беспорядочных передвижениях демобилизуемых солдат Керенского и развивающемся мешочничестве. Вагоны эти были поставлены в глухие места второстепенных ветвей дороги, где они не были заметны для глаз охочей публики.

Мероприятия по поднятию производительности

В трудный для работы дороги момент, как установившееся правило, почти все управления, отделы, а на линии—крупные станции и ремонтные мастерские устраивали свои общие собрания в служебное время; т. е. бросали работу и шли митинговать.

Исполнительный Комитет телеграммой по дороге от 15 января 1918 г. **категорически воспретил устройство собраний в служебное время.** Такое же распоряжение было отдано всем комиссарам служб по управлениям. Падение труддисциплины приняло такие размеры, что каждый работник как в центральном управлении так и на линии, не считал особым грехом уйти с работы самовольно и когда ему вздумается, или вовсе не явиться на работу без всяких причин.

Исполнительный Комитет должен был особым декретом от 15 января 1918 г. установить нормальное время занятий с указанием времени начала и конца работ и порядка оформления отлучек работников со службы, через уведомления администрации и местных Комитетов.

Небывалая загруженность телеграфа всякого рода телеграммами, в большинстве своем не представлявшими формы срочных сношений, достигала таких размеров, что телеграф не мог передать по назначению всей этой писанины. Исполнительный Комитет потребовал от всех хозяйственных, профессиональных и других организаций прекращения посылки несрочных телеграмм и предложил пользоваться телеграфом только в исключительных случаях.

Борьба с злоупотреблениями и хищениями на дороге

Пользуясь общим затруднением транспорта, на дороге появились банды, занимающиеся ограблением поездов и кладовых, в коих находились всякого рода грузы, главным образом продовольствие и предметы первой необходимости.

Борьба с этим злом, совершаемым не без участия железнодорожников и охраны, путем посылки специальных отрядов красногвардейцев для ликвидации банд грабителей — носила характер организующих мероприятий Исполнительного Комитета и Комиссара дороги. Замечательна по своему агитационно-организационному значению телеграмма Председателя Исполнительного Комитета Осипова и Комиссара Николаевской жел. дор. Лебита, призывающая все организации и служащих дороги мобилизоваться на борьбу с этим социальным злом, путем создания из среды самих же служащих и рабочих комиссий по борьбе с хищениями, злоупотреблениями, взяточничеством и спекуляцией. Эта телеграмма имела большой успех среди честных работников дороги, всецело мобилизовавшихся на борьбу с упомянутыми явлениями. Благодаря бдительности пролетариата дороги, вскоре же были обнаружены действительные бандиты и враги народа, пользующиеся общей разрухой и неналаженностью аппарата транспорта. Вскоре было создано несколько процессов над хищниками, которые и получили соответствующее наказание.

Развившееся мешочничество и проезд безбилетных пассажиров также обратил внимание Исполкома, который нашел необходимым образовать специальную бригаду для решительной ликвидации этого опасного для транспорта зла и направить ее, как боевую ударную группу, на опасный участок. При этом, бессильный в то время аппарат контролеров поездов, Комитет отменил, переложив эти обязанности на боевого товарища Калюкина, который в очень короткий срок почти ликвидировал безбилетный проезд и провоз клади без документов. Этим было приостановлено дальнейшее разрушение жел. дор. транспорта и установлен порядок проезда в пассажирских поездах.

Когда Исполком принял ряд решительных мер по борьбе с нарушителями труддисциплины, несознательные элементы из среды рабочих, служащих и даже администрации, с целью уклонения от своих служебных обязанностей прибегли к обману врачебной службы и стали злоупотреблять предоставленным им правом пользования бюллетенями, по которым врачебная служба, не могущая по своей нагрузке справиться с действительными больными, пропускала в качестве больных и симулянтов лодырей, вредителей и саботажников, санкционируя им освобождение от работы только на основании их устных заявлений. Борясь с этим, явно вредным явлением, Комитет дал специальное постановление, упорядочивающее дело освобождения от работы заболевших работников.

В довершение ко всему, невозможно перечислить все те уродливые явления, которыми пользовались враги советской власти в своих стремлениях затруднить работу органов самоуправления дороги, включительно даже до попыток организации стачек (1 июля 1918 г.), причем организаторы доходили до того, что призывали толпу к самосудам над ответственными работниками (Бологое).

Характерно, что в числе 30 человек арестованных организаторов 16 оказались ранее работавшими в охранном отделении.

За период управления дорогой, Исполнительный Комитет показал нам, что может сделать горстка преданных пролетарской революции людей, фактически неподготовленных к управлению таким сложным аппаратом, как б. Николаевская жел. дор..

Только преданность рабочему классу и уменье сочетать свою революционную волю с волей масс — в результате дали нам победу и веру в непоколебимость мощи пролетариата.

Под руководством Ленинской партии, по твердым стопам нашего вождя т. Сталина стальной колонной пойдем вперед, в открытые двери социализма.

А. СМИРНОВ.

В ВОЙНЕ С РАЗРУХОЙ

Возвратившись с южного фронта я застал общую разруху железнодорожного транспорта. Были разбиты целые составы, под откосами валялись вагоны и паровозы, мосты взорваны, пути и железнодорожные сооружения разрушены и заставлены паровозами-инвалидами, из которых бо́льшая часть была совершенно непригодна к ремонту. Мастерские и депо забиты паровозами, ждущими ремонта и требующими замены старых частей — новыми, которые приходилось изготовлять своим, кустарным способом.

Колоссальные задачи встали перед каждым членом партии—победить разруху, восстановить нервы страны, укрепить диктатуру пролетариата.

Как работали местные партийные и профсоюзные организации? — Очень плохо. Партячейка, небольшая, 10—12 ч., во главе с т. Турцевичем, никакой работы не вела, дела были запущены. Заботились, главным образом о питании,—остальное все забывалось. Кадры в мастерской были до того увеличены, что трудно было их учесть и распределить как следует. Поэтому работа шла из рук вон плохо. Часть рабочих заботилась больше о том, чтобы сделать что-нибудь и сменять на хлеб или картошку. Делали, кто что мог: зажигалки, сковородки, колуны, косари и даже железные печки и трубы.

Пришлось налаживать всю работу в такой сложной обстановке.

Переизбрали бюро ячейки, куда вошли: Чернатовский, Данилин, я и другие. Проверили свои ряды, распределили обязанности, кое-кого подтянули и пошла работа. В цеху сменили мастера старого уклада, некоторых бригадиров тоже пришлось переставить. Но враги наши, повидимому, тоже не дремали, а их было немало, в особенности в вагонном цеху,—там были эсеры и меньшевики.

Все они подняли голову в начале 21-го года, стали волновать массу, вот мол, „взяли власть, воевали, а что получили? Продовольствия нет, в работе прижимают".

На почве таких разговорчиков начались митингования, сначала в вагонной мастерской, потом постепенно это настроение перекинулось и на другие цеха: паровозную мастерскую, веерное депо.

Партизанский отряд б. Николаевской ж. д.

Вскоре выяснилось, что на производстве много было примазавшихся людей, разлагавших рабочую массу.

Вскоре я был послан районным комитетом в Сибирь для ликвидации бандитского восстания. Возвратился на работу в паровозную мастерскую в августе 1922 года. За это время произошли большие изменения: заметно наладилось производство, укрепились партийная и профсоюзная организации, заметно улучшилось питание, быстрее и лучше стали выходить паровозы из ремонта.

Вот первые показатели достижений Октябрьской революции.

Что являлось в это время главным больным местом в нашей жизни, так это деньги. Как мерило ценностей они почти ничего не представляли: от сотен рублей перешли к тысячам, потом миллионам и дошли до миллиардов. Деньги носили мешками, а для счета расстилали их на полу. Рабочим делали прибавку за прибавкой, а недовольства было много, но работать все же стало лучше, потому что партийная организация выросла и окрепла, организовалась комсомольская ячейка, первый пионерский отряд, наладили политучебу, чего раньше не было. Наладили и культурную работу, хотя очень примитивно, потому что клуба еще не было. Организовали кружки — драматический, хоровой, — и с успехом проводили их в маленьком деревянном помещении около мастерской, которое назвали „малым театром". Народу туда набивалось до отказу и все были довольны. Казалось, все должно было итти гладко, но тут началась возня троцкистов и опять из того же рассадника, из вагонной мастерской. Много пришлось проработать, чтобы эта контрреволюционная зараза не коснулась ячейки паровозников.

Наконец, на объединенном собрании вагонной и паровозной мастерских троцкисты были разбиты на голову. Рабочие успокоились, опять закипела работа. Стали заботиться об улучшении быта. Появились червонцы.

Производительность труда стала заметно повышаться, дисциплина — тоже, стал проявляться энтузиазм, охотно шли на субботники, которых было немало, стали говорить о клубе и по инициативе ячейки паровозной мастерской расчистили сад около бывшего царского павильона, и соорудили там летний театр, а Учкпрофсож уступил часть своего помещения для зимней культработы.

Начало 1924 года ознаменовалось великим несчастием для пролетариата — **смертью Владимира Ильича**. Наша мастерская встретила эту весть как колоссальный удар и в ответ на потерю вождя в ряды нашей партии вступили лучшие производственники. Наша организация выросла до 50% по охвату рабочих.

Восстановительный период подходил к концу. Движение становилось нормальным; паровозы перестали выглядеть уродами.

Первый пятилетний план был встречен рабочими, как партийными, так и беспартийными, с большим доверием к партии и с уверенностью в проведении его в жизнь. Об этом свидетельствуют факты дальнейшей борьбы нашей организации, как с „левым", так и с правым уклоном, как главной опасностью на данном этапе.

Хромов.

ПРОШЛОЕ НИКОЛАЕВСКОЙ

К ПЛАНУ „ИСТОРИИ ОКТЯБРЬСКИХ Ж. Д."

Сформированная в июне месяце текущего года Редакция истории Октябрьских ж. д. одновременно с развертыванием организационной и политическо-массовой работы приступила к выявлению и сбору материала по истории главной линии Октябрьских ж. д.—бывшей Николаевской дороги.

1-го июля начата работа над составлением плана и 25 числа того же месяца черновой проект плана был проконсультирован в Ленинградском отд. Комакадемии тов. Поповым, давшим ценные указания, положенные в основу дальнейшей работы над планом. К началу августа проект был переработан и представлен на рассмотрение консультационного бюро Областной Редакции истории заводов, а затем обсужден на широком производственном совещании актива, единогласно утвердившем его.

Кроме того план был разослан для ознакомления и дачи отзывов как в организации, так и отдельным товарищам, принимавшим активное участие в работе транспорта и его руководящих органов. К сожалению, отзывов получено немного. Особо внимательному разбору план был подвергнут на специальном совещании группы товарищей, руководивших работой в первые годы революции. На этом совещании внесен ряд ценных замечаний и дополнений, относящихся к периоду 1917—1919 гг.

План книги разбит на две части. Первая часть охватывает время от постройки дороги до февральской революции, вторая — с 1917 по 1932 г. Главы расположены по главнейшим периодам жизни нашей страны и дороги.

* * *

Бывшая Николаевская дорога, при своем возникновении называвшаяся С-Петербурго-Московской ж. д., является первой российской „чугункой" так как (Царскосельская дорога, открытая несколько ранее Николаевской, незначительная и по протяженности — около двух десятков верст — и по экономической эффективности — создана для связи зимней и летней резиденции царей — может рассматриваться только как опыт.

Возникшая в эпоху начавшегося распада феодально-крепостнической России, в период мрачнейшей реакции Николая Палкина, душителя всего живого не только внутри страны, но и вне ее, Петербурго-Московская дорога еще при зарождении ее проекта возбудила борьбу между реакционно-феодальными группами аграриев, всячески препятствовавших постройке, и нарождавшимся промышленным капиталом, стоявшим за сооружение железнодорожных путей. Борьба эта, отраженная литературой того времени, в многочисленных выступлениях в „Северной Пчеле", в журналах, письмах, закончилась победой сторонников постройки. Со времени докладной записки австрийца Герстнера (1835 г.) о предоставлении ему концессии на постройку дороги, борьба велась целых семь лет, пока наконец было приступлено к практическому осуществлению проекта постройки, „за счет казны", созданием Строительной комиссии с „участием 3 совещательных членов от купечества".

Начались работы. Партиями „пригонялись" крепостные разных господ Буйницких и баронов Клодтов, продававших своих рабов по „сходной цене" и часто уделявших своему мужику из контрактовой платы „на все про все" (за все время шестимесячного контракта) полтинник. Первобытная техника, изнурительный труд, безобразнейшие условия жизни, безграничный произвол подрядчиков, грабивших даже нищенские заработки беспощадно эксплоатируемых рабочих вызвали среди них волнения. Работа задавалась в два раза больше норм урочного положения (там, где по урочному положению для работы требовалось в среднем пять рабочих, эта работа поручалась двум). Рассчет говорит, что для выполнения условий контракта рабочий должен „...ежеминутно нагружать тачки двумя пудами (земли), не считая усилия на самое копание".

Работали до 14 часов в день, а жилье и пища были такими, что цынга и тиф являлись обычными спутниками постройки. Но и на болезнях зарабатывали подрядчики. За „лежалые" дни болезни полагался штраф 20 коп. в день при дневном заработке от 9 до 19 коп. Этот штраф брался из ранее заработанных больным денег, так как за дни болезни платы не полагалось. А в лазарете — „комнаты низкие, сыроватые, непросторные стены закопченные... (Одна) комната вместе служит приемною, анатомической и столовой. Тут же делаются ванны больным, по неимению при лазарете бани, тут же, в случае надобности хранятся и мертвые тела. (Из обследования доктором Фейхтнером лазарета в 1844 г.).

В дополнение ко всему бывало и так, что подрядчики „за весьма многие произведенные уже работы не получают полного расчета и платежей: по Южной дирекции в продолжении 4-х лет и по Северной дирекции в продолжении 2-х лет". (Из доклада Мясникова). А подрядчики не получают, значит и рабочие годами ждут свои, горбом заработанные, гроши!

Даже забитые, темные рабы не выдерживали и уже в самом начале работ вспыхивали отдельные недовольства, а летом 1845 года в канцелярии департамента правления Главного управления путей сообщения и Публичных зданий заводится секретное дело за № 5: Главноуправляющий путями сообщения Клейнмихель пишет шефу железнодорожной полиции князю Белосельскому-Белозерскому: „дистанционный офицер корпуса жандармов Вроблевский, удостоверясь в справедливости жалобы приказчиков о неповиновении 728-ми рабочих при деревне Барках, собрал всех сих рабочих и наказал из них 80 человек розгами, дав каждому по 80 ударов". 6400 розог. Каждый десятый — выпорот. Но волне-

ния продолжались и к концу постройки дело дошло даже до столкновений. В июле 1850 г. жандармский полковник Тизенгаузен сообщает по начальству: „5 числа сего июля в 10 часов утра сбежали с пункта работ при р. Алешинке, Новгородской губернии, Валдайского уезда, рабочие Витебской губернии, Полоцкого уезда в числе 80 человек по невыдаче им платы“... и что „корпуса жандармов поручик Анисимов... отправился за ними в погоню, настигнув их в 15 ти верстах, начал убеждать их возвратиться на место работ..., но все рабочие, вооруженные дубинками крикнув ура, двинулись вперед“. Дело кончилось тем, что один из крестьян, Давыдов, видимо бывалый — его уже раз секли „за недовольство пищей“, „нанес ему (поручику) столь сильный удар дубинкою, что он упал без чувств.“ Рабочие разбежались, кое кто был схвачен и засажен в острог, в том числе и Давыдов. В остроге Давыдова забыли и только через два года предали военному суду.

Так строилась дорога.

* * *

1 ноября 1851 г. Санкт-Петербурго-Московская дорога была открыта для общего пользования. Сам Николай проехал с первым поездом, причем предусмотрительно приказал останавливаться у всех без исключения мостов. Он вылезал из вагона, пешком шел через мост и только после этого поезд отправлялся, снова останавливаясь за мостом для посадки царя. Лакействующие жизнеописатели жандарма на троне восторженно приписывали это проявление присущей всем Романовым трусости — особой любви Николая I к железной дороге.

Пассажирский проезд проходил все расстояние от Петербурга до Москвы в 18 часов, товарный в 48. В день отправлялись с конечных станций (Петербург и Москва) по 2 пассажирских и по 4 товарных поезда. При покупке билета требовали паспорт и удостоверение полиции „о неимении к проезду препятствий“.

Организация труда—военная: роты кондукторов, паровозная рота из „военно-рабочих нижних чинов“, а вместе с этим и военно-палочный режим, жизнь в казарме, общий котел. Были и вольнонаемные рабочие по ремонту подвижного состава и путевые ремонтные рабочие. Они работали от подрядчика и положение их было таким, что даже шеф корпуса жандармов князь Долгоруков был вынужден написать в письме министру путей сообщения, что „целая масса людей, составляющих артели рабочих при железных дорогах... имеет ближайших попечителей о их благосостоянии,—подрядчиков... Но как эти последние нередко принадлежат к людям мало образованным и почти всегда мало интересующимся положением нанятых ими рабочих, то можно предоставить себе безотрадное состояние этих людей“. Уже если для жандарма положение безотрадное — что же было на самом деле?!

* * *

Отгремели удары крымской войны. Крепостническая Россия еще раз была побита за свое невежество, темноту, за свою техническую отсталость (русские ружья стреляли на 800 шагов, у противников на 2 000, русские пушки бросали бомбы на версту, англо-французские на 5 верст). Пал Севастополь. Рушилась феодально-крепостническая система. Зарево пожаров стояло над необъятными полями. Рабы жгли поместья своих господ. При случае расправлялись жестоко с теми, кто сотни людей менял на борзую суку, может быть выкормленную грудью крепостной рабы, с теми, кто из крестьянских жен и дочерей составлял себе гарем, кто запарывал на конюшне на смерть, сдавал пожизненно в солдаты, гноил своих рабов и в доморощенной тюрьме и ссылал их в царские остроги Сибири.

„Осени себя крестным знамением и призови божие благословение на свой свободный труд“ писал будущий „мученик“ Александр II, торопящийся дать „сверху“ то, что вот-вот могло быть взято снизу.

13 июня 1861 года особым указом „заводской люд“ был так-же освобожден от обязательной службы на дороге и обращен в „свободных сельских обывателей“ Была дана в этом указе и добавочная милость — дети от 12 до 15 лет могли работать 8 часов в день. Ну, а старше—лет 16 и больше — дело особое.

* * *

Наливавшийся соками эксплоатации русский капитализм требовал увеличения путей сообщения. Николаевская дорога становилась дорогой транзитной. Все больше и больше грузов и людей перевозились между двумя столицами, двумя торговопромышленными центрами.

Еще в Крымскую кампанию произошел затор с перевозкой войск. Хозяйство дороги расстроено, подвижной состав неудовлетворителен, пропускная способность слаба. Еще в 1858 году пришлось построить 8 паровозов типа „Е“, несколько более мощных, чем приобретенные в Англии и выстроенные Александровским механическим заводом при начале работы дороги, первобытные паровозы устроенные так, что при отправлении поезда помощник машиниста должен был бежать некоторое время рядом с машиной, пока на отрегулируется ее работа.

В 1863 году начинает проводиться реконструкция паровозного парка, вводятся еще более сильные паровозы типа „К“ Но казна оскудела — война влетела в копеечку „освобождение“ крестьян — тоже. Вокруг дороги заходил, присматриваясь, французский капитал. 1 сентября 1868 года С-Петербурго-Московская жел. дор, переименованная в Николаевскую за двенадцать лет перед этим, перешла в руки частного капитала — была передана в концессию „Главному Обществу российских железных дорог“, имевшему Главное правление в Париже и ведшему основную переписку на французском языке.

Вместе с дорогой передали акционерам и Александровский завод, а в придачу—четырнадцать миллионов рублей безвозвратной ссуды.

Новые хозяева сначала принялись за работу усердно. Рельсы были сменены на более тяжелые, чем раньше, появились дальние сигналы, введена у вагонов тележка Рахлевского. Когда в 1869 г. сгорели деревянные мосты — Прутомойский и Мстинский, под руководством проф. Белелюбского была проведена большая работа по замена деревянных мостовых ферм железными. Общество провело работы по устройству Веребьинского обхода: смягчив профиль пути в этом месте. Вскоре был введен и тормоз Вестингауза (1878 г.).

* * *

Россия торговала хлебом. Миллионы крестьянских хозяйств, сами переходя на лебеду с Рождества, а то и с Покрова, продавали хлеб скупщикам, а те увеличивали хлебный экспорт России. Шел за границу хлеб, шел лес, шло всякое сырье, а оттуда везли готовые товары и кое-какие машины. Рос Петербургский порт, росли и перевозки Николаевской дороги, требуя увеличения ее пропускной способности. А тут снова война — турецкая. Пушечное мясо—гвардейские и прочие полки — беспрерывной вереницей тянутся на юг, туда где „имянинный пирог из начинки людской, брат подносит державному брату, туда на Шипку, где „спокойно" замерзают люди, туда — под Плевну, где 40 000 жизней будет принесено в жертву самодержавию и капиталу, стремящемуся к захвату новых рынков.

А внутри страны растет недовольство. Уже начался бой небольшой сначала кучки самоотверженных людей с вооруженным до зубов самодержавием. Повеяло чем-то новым. Царь струсил. Был призван Лорис-Меликов с его „диктатурой сердца". Но в Твери — покушение на Лорис-Меликова, но за самим царем неотступно как его собственная тень следуют Кибальчич, Желябов, Перовская. Первого марта 1881 г. на Екатерининском канале звенят стекла, выбитые взрывом бомбы. „Священная" кровь самодержца на мостовой. Виселицы на Семеновском плацу. Трон „российских самодержцев" скрипит под грузным задом пьяной скотины — Александра III.

* * *

На Николаевской дороге иностранцы осмотрелись, вошли во вкус. Начались хищения. В дополнение к солидным окладам (начальник дороги получал 24 000 р. в год), имелась полная возможность прирабатывать на поставках и подрядах, а то и просто на продаже имущества дороги. Публика помельче — пробавлялась взятками с клиентов за предоставление кое-каких льгот в виде подачи вагонов в первую очередь, сверхурочной задержки под выгрузкой без дополнительной оплаты, за провоз без билета. Кондуктора квалифицировались на работе со „слепыми", „зайцами" и тому подобными категориями безбилетных пассажиров. На это толкала их нужда — грошевая заработная плата, тяжелый труд — и поощрение ближайшего начальства.

В правлении дорог — тысячные оклады, наличие таких должностей, как „испытатель перьев" с годовым жалованьем в 1 200. р. (Когда-то он испытывал гусиные перья, — на годность их для письма, а потом забыли упразднить эту должность. хотя перья были уже стальными). Внизу получали 30, 20, 12 и даже 5 рублей в месяц. Начальству — квартиры со всеми доступными в то время удобствами, а для рабочих — общие казармы. Сын ремонтного рабочего П. Т. Винчаков вспоминает про одну такую казарму путевых рабочих и житье-бытье их в 80-х годах: „Казарма была низеньким прокопченным зданием с маленькими окошечками; для теплоты она под самые окна уходила в землю Жили в ней все вместе и холостые, и только что поженившиеся, и семейные с детишками Никакого разделения на комнаты не было, разве, что кто из семейных застесняется и отгородит свою кровать ситцевой занавеской, да редко это бывало. Стол был общий, пищу готовили вскладчину. Продукты брали в долг у лавочника—приятеля нашего начальства — дорожного мастера. Приятель этот часто сбывал нам гниль, а ничего не поделаешь — в долг никто не дает, да и мастер выгонит, коли в другую лавчонку пойдешь — он был в „доле" с торгашем.

Работали — сколько мастер хочет, никаких часов установлено не было. Отпуска не полагалось, за болезнь — ничего не платили.

По воскресеньям и „двунадесятым" праздникам спали подольше — до завтрака, а потом — летом выходили на травку, а зимой ложились на нары — и рассказывали сказки: как солдат царя Петра спас, про леших и домовых, да про попа какую-нибудь похабщину. Сказки сказывали когда денег не было, а когда при деньгах были — с утра пораньше — за водкой. Перепьются и пойдет такое, что редкий праздник без мордобоя обходился, в особенности Рождество да Пасха. Так и жили. По звериному.

Мастера обсчитывали рабочих — порядится за одну плату, а выдает меньше. Грамотных в нашей казарме, да и в других тоже, никого не было — мастеру и лафа, что напишет в ведомости, то и ладно. А то так делал: впишет в ведомость таких, кого и не было вовсе, а потом за полтинник наймет кого-нибудь получить под эту фамилию — все равно кресты вместо подписи ставить".

Но и тогда уже появлялись одиночки-рабочие, больше других разбиравшиеся в окружающем. Тот же тов. Винчаков вспоминает, что в их казарме както работал один рабочий, который даже „про самого царя" говорил такое, что „страшно всем становилось". Потом этот рабочий куда-то изчез.

Невежество одних, хищническое хозяйничание и воровство других, привело дорогу в такое состояние, что в 1893 г. правительство принуждено было выкупить ее, упразднив Главное О-во ж. д.

* * *

Начинает складываться и оформляться РСДРП. Проходит ее первый съезд.

В среду железнодорожников проникают революционные деяния.

В 1901 г.— забастовка в паровозных и вагонных мастерских. Еще раньше на Александровском заводе— волнения. Там „царствует" пристав Агафонов. Его „твердая" рука знакома и памятна рабочим; переулок, где был его дом, так и остался по имени пристава — Агафоновским. Волнения „ликвидируются". Снова тишь, но надолго ли?

Подходит 50-летний юбилей дороги. Начальник дороги Шауфус, будущий министр, а пока генерал и кавалер, дает приказ буфетчику вокзала — устроить пир (конечно, за счет буфетчика). Съезжается на юбилей начальство, сам министр „чтит присутствием банкет". Перепилось начальство. А по рукам пошла „крамольная" былина, где неизвестный автор зло высмеивает торжество и вкладывает в уста Шауфуса, сообщавшему о царских наградах железнодорожникам, следующую речь:

„Но зато другие милости
Вам пожалованы всячески...
А еще кто больше выслужил,
Тому жалованы крестики;
Кто получит их, тот — радуйся:

„Большевистская история заводов — сокрушительный удар по нытикам, маловерам и оппортунистам всех мастей“

Хорошо тому на старость лет
Будет по-миру ходить с крестом,
Много денег подадут ему,
Особливо же на паперти“.

Уже работают на дороге люди — будущие участники не только пятого года, но и первого в мире Октября. Уже в службе пути Николаевской дороги М. Т. Елизаров ведет подпольную работу Открывается столовка службы пути, знаменитая „голубятня“, — бельмо на жандармском глазу.

Вкрапливаются в гущу рабочей массы большевики. Машинист Орлов возит на паровозе нелегальную литературу.

Грянул 1905 год.

Дальневосточная кровавая авантюра, дневной грабеж трудящихся „хозяевами“ и начальством всех мастей и рангов, промышленный кризис, рост самосознания рабочих масс — все это привело через 9-е января к московским баррикадам.

Бастуют железные дороги. Московские железнодорожные телеграфисты отказываются принимать и передавать царские и шифрованные телеграммы. Бровин и Рыжев организуют московский узел. 20 сентября 1905 г. тов. Елизаров по поручению РСДРП (б) открывает первый всероссийский железнодорожный съезд и с политическими требованиями едет от имени съезда к министру путей сообщения. На Николаевском вокзале, в товарной конторе, идут заседания революционных организаций.

Воинские части „обслуживают“ железные дороги получая за свою „работу“ поденно: генералы — 10 руб., штаб- и обер-офицеры — 5 руб., нижние чины — целковый в день.

В Москве—восстание. Дом Фидлера, в числе других защищает и боевая дружина железнодорожников, у вокзала войска расстреливают мирных прохожих, горит, как осажденный лагерь, Красная Пресня. Николаевская железная дорога пропустила семеновцев из Петербурга, драгун и конную артиллерию из Твери. На ст. Бологое пом. машиниста Степанов в одиночку пытается остановить семеновцев, срывает регуляторные краны паровозов, задерживает два состава, а сам отлеживается всю ночь на чердаке прачечной, скрываясь от жандармов. Но эшелоны семеновцев только задерживаются, да и то не надолго. Они идут к Москве — дорога в целом не бастует.

Задавлена революция. Реакционный командный состав, мелкобуржуазные настроения служащих, темнота полукрестьянского населения путевых казарм не дали развернуться революционной ориентации рабочих и мастеровых депо. Николаевская дорога связывает два важнейших административно-полицейских, но в то же время и промышленных пункта страны — Петербург и Москву. Дорога должна быть очищена от революционной заразы, она должна стать безупречной по благонадежности.

Жестокая чистка. Большевики Бровин и Рыжев идут на каторгу, арестованы Руктешелль, Кудояшева, Красноухов. Коллективные увольнения. Сменена вся служба пути, где работал М. Т. Елизаров, преданы суду московские товарищи — Сурков, Корзин, выгоняют всех студентов, работающих на дороге. Арестованных пытают. Появляется вагон с занавесками — осиное жандармское гнездо, куда водят арестованных для допроса и откуда сквозь закрытые окна несутся глухие крики и стоны. Проводится подбор „своих“ людей: великие князья, придворные дамы, жандармы, генералы, архипастыри и просто попы пишут, пишут, пишут: „рекомендую вполне достойного“, „прошу определить на службу проявившего себя“, „шлю архипастырское благословение смиренного такого-то и ходатайствую о принятии“ и, наконец, каракули Распутина о каком-то типе: „Назначь, Христос с тобой, начальником станции, цалую. Григорий“.

Министр Рухлов издает приказ о приеме на железнодорожную службу только благонадежных лиц. Идет набор охранников, унтер-офицеров. Семеновцам отдается предпочтение перед всеми прочими: они— герои усмирения. „Высочайшими“ подачками—часами, медалями, личным гражданством — развращается железнодорожный люд, разыгрываются сердцещипательные комедии с усыновлением „несчастных подкинутых детей“. Найденную на ступеньках правления дороги „неизвестно кому принадлежащую“ девочку нарекают Людмилой Иосифовной Николаевской. Людмилой потому, что крестят в день великомученицы Людмилы, Иосифовной потому, что ее удочеряет начальник дороги Иосиф Турцевич, Николаевской потому, что получено „высочайшее соизволение считать ее дочерью Николаевской дороги с возведением в дворянское достоинство“. И долго потом вытягивают с железнодорожников по целковому на „воспитание дочки“.

В церквах, выстроенных на средства дороги или же на „добровольные“ отчисления рабочих „агитпропы“ в рясах обрабатывают массы, в школах детей пичкают произведениями сладеньких сочинительниц, даются указания об удалении из учебных заведений детей „лиц, уволенных от службы по неблагонадежности“, рабочая детвора жмется у порогов школ — ее принимают „на свободные места“. Молодежь отравляют Пинкертоном, Арцыбашевым.

Вырастают мерзкие типы черносотенцев—железнодорожных охотнорядцев. Весовщик Николаевской дороги становится одним из главарей центрального совета „Союза русского народа“, администраторы Юрченко, Ивановский и др. добровольно берут на себя функции охранки, перещеголяв своей „осведомленностью“ даже начальника жандармского отделения полковника Фурса.

Революция разбита, но не уничтожена. Вспыхивают забастовки на товарной станции, в депо, на элеваторе. Их душат, давят, но они возникают снова. Революционный вал снова поднимается. Рокот его приближения отдается и под сводами депо, и в мрачных конурках товарной конторы.

Империалистическая война. Патриотический угар искусно разжигаемый, охватил и железнодорожников

Шлются „всеподданнейшие" телеграммы. На дорогу хлынула толпа „патриотов" для самоокапывания: железнодорожников ведь в войска не берут — а это и надо будущим воякам „до победного конца".

Но патриотизм — патриотизмом, а возить надо; предъявляются невиданные требования по перевозке грузов и воинских частей, транспорт должен напрячь все силы. С первых же месяцев войны начинает сказываться и „подбор кадров" и плоды технической отсталости и невежества. Хищения, взяточничество, неустройства депо и неправильное развитие путей, разгильдяйство и бюрократизм расшатывают дорогу. Заносы 1916 г. почти парализуют ее деятельность и в революцию 1917 г. Николаевская железная дорога вступает технически разбитой и расхлябанной в самых ответственных частях — по тяге, пути и материальному снабжению.

Такова первая часть плана книги.

Вторая часть плана посвящена периоду от февральской революции до конца первой пятилетки. Имея в виду, что этот период может быть освещен значительно большим количеством и архивных, и литературных, и в особенности мемуарных материалов,—содержание второй части книги можно не излагать так подробно, так как любой из поставленных в плане вопросов может быть аргументирован и развернут имеющимися документами, личными воспоминаниями и т. д.

С событиями второй части книги знакомо несравненно большее число железнодорожников. Здесь можно отметить, что основной нитью плана является отображение ведущей роли коммунистической партии на всех этапах жизни советской стра ы и во всех отраслях работы транспорта, ее борьба за генеральную линию, культурный рост и рост материального благосостояния рабочих, пробуждение и огромное развитие творческого энтузиазма масс, рождение нового человека при диктатуре пролетариата, изменение отношения к труду, уже являющемуся „делом чести, делом славы, делом доблести и геройства" (Сталин) широких рабочих масс, внедрение и укрепление новых, коммунистических методов труда на основе ударничества и соцсоревнования, являющихся залогом дальнейших успехов в деле выполнения и перевыполнения производственных задач, в деле подготовки и осуществления плана великих работ второй пятилетки—пятилетки построения бесклассового общества.

В заключение необходимо отметить, что при составлении плана пришлось пользоваться далеко не исчерпывающим литературным и прочим материалом. Библиография нами разработана слабо, очень многих архивных и литературных документов — в частности нелегальных дореволюционных газет и журналов, а отчасти и послереволюционных (особенно первых лет революции) разыскать не удалось, не было возможности подробно ознакомиться и с архивами, часть которых, видимо, даже погибла, неисчерпывающе использованы воспоминания — их тоже еще мало. В силу этого в плане много пробелов, восполнить которые необходимо силами всей железнодорожной пролетарской общественности, в особенности же силами старых производственников, деятелей революционного движения и актива комсомольских, профессиональных и инженерно-технических организаций под всеобъемлющим руководством ленинской партии.

„ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ, ИСТОРИЯ ВСЕЙ ГЕРОИЧЕСКОЙ БОРЬБЫ РАБОЧЕГО КЛАССА, ДОЛЖНА СТАТЬ КОНЦЕНТРАЦИЕЙ БОЕВОГО ИСТОРИЧЕСКОГО ОПЫТА И ОПЫТА СТРОИТЕЛЬСТВА СОЦИАЛИЗМА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРОЛЕТАРИАТА".



В 1905 году я работал в депо Новосокольники бывш. Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.

В памяти крепко осталось слово—„товарищи". Откуда оно появилось не знаю, но как-то сразу мы на работе стали называть друг друга товарищами, чего раньше не было.

Ходили слухи, что в Москве забастовка—наверно будет и у нас. Поговаривали также, что Главные Великолуцкие Мастерские, находящиеся в 25 верстах от Н-Сокольников—забастовали. Начались и у нас разговоры, настроение было приподнятое и работа как бы сама собой прекращалась. Ходили по депо, стояли отдельными группами и судачили, кто о чем.

Вдруг сообщают, что из В.-Лук едет паровоз с забастовщиками. Через $1/2$ часа смотрим, действительно подходит паровоз битком набитый рабочими. Всюду на площадках, на тендере, в будке теснятся люди. Пошли в депо, началось собрание. Оратор говорил часа два, понятно, толково и увлекательно. Описал как живут фабриканты, помещики, какую роль играет царь и почему все они купаются в роскоши, а рабочий лишен всяких прав. Нашлись и у нас в депо люди, которые занимались политикой, два брата Зенины, один машинист, другой слесарь, которые тоже выступали и призывали присоединиться к забастовке. Никаких разговоров о том, что бастовать не надо со стороны собравшихся не было. Кругом было воодушевление и какое-то особо боевое настроение; тут же на собрании избрали забастовочный Комитет из пяти человек: трех, как помнится, от депо и двух от службы движения. Председателем Комитета был избран тов. Зенин и он же вошел членом Комитета В.-Луцких мастерских, откуда главным образом шло все дальнейшее руководство забастовочным движением.

Так у нас началась первая забастовка. Продолжалась она, как помню, недели две, собрания происходили чуть не каждый день у нас в депо или в В.-Луках. Приезжали бастующие из Крейцбурга и Виндавы и делились ходом своих забастовок.

Немного, но приходили и крестьяне на наши собрания. Соглашались со всеми доводами оратора об их „житье-бытье" бесправном, о малоземельи и т. п., а сгрудившись после собрания в стороне человек 10—15 говорили:—„Верно, парень все говорит, как будто живет в деревне". Некоторые возражали: „кто его знает, може и нахватался в Питере, долой царя, правительство".

В общем мужики робко и недоверчиво относились к забастовке.

После ее прекращения, тотчас же были арестованы: предс. Стачкома т. Зенин, мастер депо Хомутов и еще несколько товарищей.

Вторую забастовку мы начали уже имея в этом деле предварительный опыт. Порядок соблюдался тот же, но уже из Москвы было получено штук 18 винтовок и штук 10 револьверов, которые были розданы дежурным членам Комитета и отдельным активным товарищам.

Так как линии Москва-Виндава бастовали дружно, а Псков, Рыбинск, Витебск и Дно — отказывались, то забастовочный Комитет решил послать в Дно товарищей с целью организации там забастовки. Поехало из Великих Лук человек 40, да человек 10 из Новосокольников.

В Дно прибыли часов в 6 утра до начала работ, когда рабочие уже собрались в мастерских. Открыли собрание, рабочие единодушно вынесли решение—к забастовке присоединиться. Когда пошли на станцию проводить митинг, то там оказалось, что нас велено не допускать в вокзал, охраняемый стрелочниками, ремонтными рабочими и какими-то неизвестными личностями. Началась ругань, крики, переполох. Начальник станции из помещения вокзала стал стрелять из револьвера. Одного техника ударили лопатой и проломили ему голову. Видим дело что-то неладное и может перейте в кровопролитную драку, а потому, поспорив немного, повернули назад к депо.

Там взяли пассажирский паровоз, село на него человек 30 наших, а когда они выехали на круг, чтобы повернуться трубой на Н.-Сокольники, то увидели, что у круга собралось человек 50 мелких служащих, ремонтных рабочих и каких-то пьяных людей неопределенных профессий, угрожавших кольями, ломами и лопатами. Но на паровозе не растерялись, дали залп из револьверов в воздух, и толпа рассеялась.

После ухода паровоза я и один слесарь депо Ново-Сокольники пошли к знакомому товарищу на квартиру, так как дело уже было к вечеру.

Спустя некоторое время пришел наш товарищ и сказал, что по домам ходит пристав, урядник и подвыпившее хулиганье с палками и лопатами разыскивают тех, кто не уехал обратно. Только он успел это сказать, слышим стучат в дверь, хозяйка пошла открывать. Вошел пристав и человек семь подвыпивших парней, вооруженных кто чем.

Кроме нас в комнате было четверо дновских ребят, которых знали.

Пристав сразу спрашивает нас: „Вы откуда?", а Красавин Андрей, быстро как-то сообразил и говорит одному из пришедших парней—„да это мой брат, помнишь ко мне приезжал?"—Да, верно, Ваше благородие, это его брат" — подтвердил парень. „А второй откуда?". Тут слесарь Копейкин, говорит:—„это мой товарищ, ехал в Москву, а из-за забастовки туда не проехать остался у меня ночевать, завтра поедет обратно". Благодаря этой хитрости мы избавились от ареста. Нам поскорее нашли какие-то командировочные документы на имя смазчиков и ночью мы уехали обратно в Новосокольники.

После уж получили сведения, что в В.-Луках многих арестовали, а спустя $1^1/_2$ месяца взяли и меня. Привели в жандармскую, смотрю и мой товарищ Сосунов тут же сидит. Вскоре нас из Новосокольников перевезли в Псковскую тюрьму, где мы встретили и других своих товарищей.

Г. Трифонов.

(Депо Медведево Окт. ж. д.).

„Для того, чтобы правильно оценить настоящее, необходимо знать прошлое“ *(Горький)*

ДВА ДОКУМЕНТА

Печатаемые ниже документы интересны не только по своему историческому значению. Они полезны для понимания классовой психологии буржуазии и на сегодняшний день. Соединение величайшей жестокости, когда дело касается борьбы с рабочим, с ханжеской, лицемерной и слюнявой сантиментальностью, когда дело касается, как в данном случае, собак,—в этом весь характер буржуазной цивилизации.

Общество покровительства животным и ежеденевные расстрелы рабочих во всех углах капиталистического мира. Протест английской буржуазии против оперирования собак с научной целью и многолетняя бойня на Востоке, все это „мораль“ одного класса.

Русская буржуазия сметена, но мировая еще существует и за рубежом такого рода „инструкции“—явление вполне обычное. Сопоставление документов, печатаемых нами, было бы смешно, если бы не вызывало ненависти и отвращения.

Секретно.

СПРАВОЧНАЯ КНИГА

для чиновъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ.

ПО ЖАНДАРМСКО-ПОЛИЦЕЙСКОЙ ЧАСТИ.

ОБЩІЯ ОБЯЗАННОСТИ ЖАНДАРМСКОЙ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИЦІИ,

Составилъ Старшій Адъютантъ Штаба Отдѣльнаго Корпуса Жандармовъ, Подполковникъ Тимофѣевъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Штаба Отдѣльнаго Корпуса Жандармовъ [illegible]
1908.

I

Цирк. Шт. Отд. Корп. Жанд. 7 Іюля 1906 г. № 73.

«Изъ поступающихъ донесеній объ отраженіяхъ жандармскими чинами вооруженнаго на нихъ нападенія Командующій Корпусомъ изволилъ обратить вниманіе на то, что жандармскіе чины въ подобныхъ случаяхъ продолжаютъ дѣлать выстрѣлы вверхъ.

Въ виду изложеннаго Начальникамъ Жандармскихъ Управленій предлагается подтвердить подвѣдомственнымъ чинамъ, чтобы при употребленіи ими въ дѣло огнестрѣльнаго оружія, какъ въ составѣ командъ, такъ и одиночнымъ порядкомъ, они строго руководствовались на сей предметъ указаніями, изложенными въ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныхъ 7 Февраля сего года «правилахъ о призывѣ войскъ для содѣйствія гражданскимъ властямъ» и чтобы стрѣльба вверхъ впредь не имѣла мѣста».

Прик. по Отд. Корп. Жанд. 27 Іюня 1907 г. № 135.

«Изъ массы поступающихъ донесеній о чрезвычайныхъ случаяхъ, становится очевиднымъ, что жандармы за рѣдкими исключеніями крайне плохо стрѣляютъ.

Прошу это прекратить немедленно и предваряю, что начальниковъ надъ неумѣющими мѣтко стрѣлять жандармами буду увольнять отъ службы, за неумѣніе внушить своимъ подчиненнымъ необходимость рѣшительныхъ дѣйствій.

А поимку преступниковъ голыми руками рѣшительно прошу прекратить. Слишкомъ для этого дорога кровь нашихъ жандармовъ».

2

Циркуляръ Г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ 22 Января 1892 года № 24, о порядкѣ ловли и истребленіи бродячихъ собакъ.

«Гг. Губернаторамъ, Начальникамъ областей, Градоначальникамъ и Оберъ-Полицеймейстерамъ.

Ветеринарный Комитетъ, разсмотрѣвъ представленіе Правленія Россійскаго Общества Покровительства Животнымъ о крайне жестокихъ, а иногда и не безопасныхъ способахъ, употребляемыхъ для уничтоженія бродячихъ собакъ, нашелъ, что истребленіе означенныхъ животныхъ должно быть производимо съ возможно меньшимъ для нихъ мученіемъ и притомъ въ совершенно недоступныхъ для постороннихъ зрителей мѣстахъ. Практикуемое же въ нѣкоторыхъ городахъ убиваніе бродячихъ собакъ на площадяхъ и улицахъ можетъ быть допущено лишь въ исключительныхъ случаяхъ, когда у названныхъ животныхъ будутъ замѣчены признаки заболѣванія бѣшенствомъ. Что же касается распространеннаго во многихъ мѣстностяхъ способа истребленія собакъ на улицахъ посредствомъ разбрасыванія пилюль, содержащихъ ядовитыя вещества, то подобный способъ, какъ не всегда достигающій требуемой цѣли, а вмѣстѣ съ тѣмъ опасный для другихъ животныхъ, долженъ быть безусловно воспрещенъ, тѣмъ болѣе, что длительныя страданія отравленныхъ собакъ не могутъ не оскорблять общественную нравственность.

„ГОЛУБЯТНЯ“ *)

В 1904 году при службе Пути рабочие и служащие открыли свою столовую на самодеятельных началах. Сами закупали продукты, сами дежурили Но вскоре наша столовка привлекла особое внимание полиции. Неоднократно она закрывалась и опечатывалась сергучной печатью Управления жандармской полиции. И неудивительно. **Наша столовка превращалась в место сборища рабочих, в место более свободных разговоров по текущим общественным и политическим вопросам, в место первичной организации и сплоченности рабочих, в место начальной партшколы.**

В столовку часто заходили рабочие других служб дороги и с Александровского завода. Установилась тесная связь с посетителями Позднее в нашу столовку стали заглядывать товарищи, имеющие уже опыт подпольной революционной работы.

Зарядка, полученная рабочими в столовке давала себя чувствовать и на производстве, настроения быстро переключались в цех, в гущу рабочей массы. У станков уже смелее разговаривали на общественно-политические темы, ярче выражали свои недовольства тяжелым служебным и материальным положением. Чаще стали предъявлять всякого рода требования к администрации. А по соседству с нами были такие же столовки на Александровском и других заводах. **Все они своей деятельностью будоражили рабочую массу, „сеяли смуту“ среди рабочих.**

Под давлением рабочих начальник дороги генерал Шауфус с санкции „верховного начальства“ вынужден был разрешить подачу петиций по начальству, но только по вопросам, касающимся улучшения материального положения рабочих, **не затрагивая политических и общегосударственных вопросов.** Петиции посыпались, как из рога изобилия. Всякие вопросы затрагивались в них. Грани не было. Для разбора этих петиций была создана специальная комиссия во главе с инженером Петрозолинским. Так и называли ее рабочие **„Петрозолинская Комиссия“.**

Рассмотрение петиций происходило в нашей столовке, и это еще больше популяризировало ее. Пользуясь удобным случаем, мы вербовали и закрепляли новый актив. Доказывали рабочим, что петицией не сломишь царящего гнета на производстве и не улучшишь материального положения. Указывали другие пути — пути политических стачек и забастовок. Семена нашей агитации нашли благодатную почву. За время работы Петрозолинской комиссии мы сколотили крепкое ядро актива. Мы значительно выросли. Организация всеобщей забастовки железнодорожников стояла перед нами уже как непосредственная задача. Значительно расширилась наша связь и с революционными группами других организаций. Наша деятельность перекинулась уже в Актовый Зал Университета, в Соляной городок, Бестужевские Курсы, Военно-Медицинскую Академию, Политехнический и Технологический Институты.

Рабочие быстро революционизировались. Разговоры о всеобщей забастовке проникали в самую их гущу.

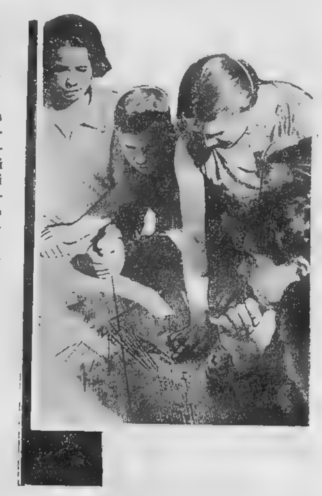
От разговоров перешли к делу. В помещении той же столовки мы избрали первый забастовочный Комитет рабочих управления Службы Пути. В комитет входили: А. К. Руктешель, В. И. Соболев, М. П. и Н. П. Товарковские, С. А. Брунковский, М. П. Звонарева, П. К. Шульцев, И. А. Матвеев, Р. О. Климкевич, И. В. Рябчинский, П. Касаткин, П. Н. Кондратьев, И. А. Кацен, М. Т. Елизаров, Т. Анисимов, И. А. Загреков, П. А. Шувалов, К. Л. Смирнов, В. И. Леванов, Т. Красноухов, П. Акимов, А В. Родионов, К. Г. Михайлов, В. Г. Анохин, Н, В. Коваль, А. А. Кудряшева, В. А. Кирюшкин, М. К. Ващенко и др. Напряжение нарастало В архиве чертежной мы хранили нелегальную литературу, револьверы и пироксилиновые шашки. На состоявшийся тогда первый Всероссийский Железнодорожный Съезд был избран большевик тов. Елизаров. Через него и тов. Звонареву забастовочный комитет связался со съездом. Последний обратился ко всем железнодорожникам с призывом об организации всеобщей политической забастовки.

В октябре 1905 года забастовочные комитеты на дороге и во всем Петроградском железнодорожном узле были уже довольно сильны и популярны.

*) Так рабочие службы Пути называли в 1904 г. свою столовку, которая фактически являлась рабочим клубом.



Вновь открытая на Пролетарском заводе столовая для ударников.



Железнодорожники — Октябрьцы в своем доме отдыха на ст. Лыкошино.

11 октября 1905 года в Актовом Зале Университета на состоявшемся многолюднейшем собрании железнодорожников более 2 тыс человек) было вынесено единодушное решение: **с 12 октября начать политическую забастовку.**

В назначенный день в помещение нашей столовки явился забастовочный комитет Александровского завода (тт Пастер, Добровольский, Попов, Кожов, Дмитриев и др) и, соединившись с нашим забастовочным комитетом, направился в Управление дороги. Демонстративно войдя в кабинет начальника дороги они в категорической форме предъявили следующие требования:

Закрыть двери Главного подъезда на вокзале со стороны б. Знаменской площади.

Тотчас же дать по линии телеграфное распоряжение о прекращении движения.

Закрыть электрическую станцию.

Сейчас же прекратить работу в Управлении дороги и оставить служебное помещение.

Благодаря настойчивости рабочих начальник дороги наконец отдал телеграфное распоряжение по линии о прекращении движения и покинул свой кабинет...

В тот же день движение поездов прекратилось

К забастовке николаевцев присоединился весь Петербургский железнодорожный узел, а 16 октября забастовали и все предприятия Ленинграда Не работала даже почта и телеграф Мы одержали победу, а **в подготовке и организации этой забастовки почетное место принадлежит нашей столовке.**

К. Михайлов.

Пройденный путь

В феврале 1898 г. я поступил ремесленным учеником в Бологовские паровозные мастерские. Начальник принял меня только по просьбе отца, как подростка; а поэтому до июня мес. я служил без жалования. С июня положили мне 30 коп. в день, через год набавили гривенник, а еще через год — еще гривенник. Только через три года, выдержав пробу, стал я получать 60 коп. в день.

Усвоил я и токарное дело; работал сдельно: с 7 утра до 6 час. вечера, да зачастую еще и „полночи", т. е. от 6 час. вечера до 9 час. 40 мин. Трудновато было работать, но нужда заставляла: семья была 6 человек, а отец получал всего 25 рублей.

Лет через пять я был назначен помощником машиниста, сначала временно, а потом попал и в постоянные.

Мы, молодежь, еще до 1905 года, бывало, летом на лодках выедем артелью на озеро, да и запоем. Пели варшавянку, марсельезу, дубинушку. Поэтому были мы в подозрении у жандармерии; у многих из нас — в том числе и у меня, проставлены были на паспортах красные квадратики. Только в революцию мы узнали, что это значит: оказывается, мы числились в жандармском управлении неблагонадежными.

В 1905 году мы снимали с паровозов помощников машинистов. Помню, со ст. Бологое должен был отправиться старик-машинист Осипов Дмитрий на пар. № 397-Од, а с ним наш ровесник п/м Михайлов Михаил. Мы, шесть человек, подошли к паровозу и стали их убеждать не ехать. Осипов на нас закричал; подбежал жандарм, стал нас отгонять, угрожая арестом. Мы со станции не ушли, но паровоз с поездом задержать все же не удалось. Михайлова мы потом убедили бросить работу.

Мне лично в ноябре 1905 года, удалось задержать два поезда с семеновцами, которых везли на усмирение Москвы. Вечером я сорвал предохранительные клапаны на паровозах и незаметно ушел. Уже неделю спустя, меня кочегар Сергеев Иван упрекнул: „Может быть, говорит, это ты, такой-сякой, созорничал. — Ишь, проклятые революционеры". Этим дело и кончилось, — виновника не нашли, хоть и долго искали. А я мог бы попасться, так как, сорвав последний клапан на Од-387, я спрятался в прачечную Технического училища, расположенную в палисаднике близ Пановских путей. Пролежал на чердаке до 3 часов ночи. Жандармы искали вокруг всей прачечной, даже влезали с фонарем на чердак, но меня не нашли. Однако прачечную оцепили, я даже узнал по голосу жандарма Никитина („электрические усы" у нас звался). Натерпелся я тогда страха. Прачечная эта и сейчас существует; бывает, взглянешь на нее и вспомнишь ту жуткую ночь, — ведь если б поймали, не быть бы живу.

А революционером я сделался так: работая помощником машиниста, мне не раз приходилось сталкиваться с „волчками", т. е.—уволенными по подозрению в политической неблагонадежности с „волчьим" паспортом. Им больше 1—2 суток не позволялась жить на одном месте, да и на работу их не брали. Стоишь, бывало, летом или осенью на запасном пути, а они лежат где-нибудь, — поблизости, ну, и заведешь разговор, а на разговор они смелые были. Не боясь, говорили о безобразиях, творимых царским правительством, о притеснениях рабочих. Эти ребята мне многое разъяснили.

Была еще у меня знакомка — Александра Арабова, соседка; брал я у нее листовки и распространял их ночью по станциям с большой осторожностью Когда работал в мастерской, то часто беседовал насчет революции с котельщиками — Румянцевым и Шокалиным; кочегаром со мной ездил Поляков Капитон; он мне тоже многое дал, деловой был парень.

Читал я и книжки. Не знаю, какими путями попали в библиотеку две книги, переведенные с немецкого на русский язык, — „Звено" назывались. Писалось в них о пьянстве Николая II, о том, как ему в Японии проломили голову, о расходах на царский двор, о содержании конвоев, о пиршествах царских персон на балах и т. д. Эти две книжонки так и ходили по рукам; в библиотеку мы их и не сдавали.

В 1916 году, следуя в сторону Окуловки с поездом (номер я позабыл), мы с пом. маш. Митрофановым Иваном бросили его на ст. Яблоновка и категорически потребовали отправить нас в Окуловку резервом, а прибыв туда, заявили отдых. Мне тогда все говорили, — расстреляют тебя за это. И действительно, потаскали меня на допросы и даже какой-то генерал сказал, что мне мало и расстрела, так как будто бы прорыв немцев на фронте произошел благодаря тому, что мой паровоз не скурсировал до Бологое.

В 1917 году, работая машинистом в Бологое, я принимал участие в аресте жандармов и в демонстрациях. Избрали меня в стачком; парбригады тогда не работали дней пять.

В 1918 году с продовольствием туговато было. Я придумал организовать огород на правах коммуны-артели. Избрали меня председателем и пришлось мне проявлять диктаторские права, иначе не вышло бы у нас ничего. Был я тогда беспартийный, и эта беспартийность меня мучила. Работал в М. К., в нормировочной Районной комиссии. На фракции не звали, а надо было твердо проводить линию ВКП(б), тогда РКП(б), — ну, и стараешься, а в точности этой линии не знаешь.

Когда умер товарищ ЛЕНИН — я уже не мог оставаться беспартийным и в первый ленинский призыв вступил в ряды РКП(б).

Не молод уж я, — поизмотался за тридцать три года работы, но упадком духа не страдаю. Несу не одну нагрузку, и досадно бывает, когда слышишь, как некоторые ропщут, а больше всех те, у которых рога посбиты. Да нет, — не даром мы дрались и никому не отдадим все то, что завоевал себе рабочий класс под руководством нашей партии большевиков.

И. С. Степанов.

III

Герои пятилетки

Ан. Терской

ОРДЕН ЛЕНИНА

Осень 1930 года. Небольшая комната освещена электричеством. На простой железной кровати у дощатой перегородки лежит человек с исхудалым лицом.

Две недели тому назад этот человек перенес опасную и мучительную операцию (гнойный апендицит, язвенное образование в желудке и кишечной полости). Три часа пришлось пролежать ему на операционном столе.

Кругом постели группа людей. Лица у всех серьезны и внимательны. Грубые, замасленные, покрытые копотью и сажей одежды.

Над кроватью, занимая собой весь простенок до окна, висит большой плакат. На нем изображены части машин. Сверху плаката надпись:

Прямодействующий однопроводный тормоз НКПС системы Казанцева.

Лежащий мужчина говорит с трудом, медленно. Окружающие его люди напряженно слушают. То и дело задают вопросы.

Мужчина отвечает, поправляя рукой пузырь со льдом на животе

Все вопросы технического характера. Люди показывают на чертеж, водят по нем руками. Они оживлены и ловят каждое слово больного. Они увлечены и не замечают, как часовая стрелка близится к двенадцати

Еще бы! Ведь это машинист Павлов, старый опытнейший работник делится своими знаниями с менее опытными товарищами.

Это бесплатные „курсы“ машиниста Павлова, которые изо дня в день много лет под ряд проводятся у него на квартире и на которые может прийти каждый железнодорожник станции Бологое или Медведево, желающий повысить свою квалификацию.

Курсы, которые не прерываются, несмотря на тяжелую болезнь их организатора Павлова, за два-три года дали слишком сто пятьдесят опытных машинистов.

За полночь расходятся люди, чтобы завтра снова прийти слушать советы и указания старого машиниста-практика.

●

1929 год. Павлов за год до своей операции Ему поручено сдать несколько паровозов серии „Р“ с Северо-Западной дороги, где он работает, на Курскую.

Приемочная комиссия не придирчива. Она наспех заносит в акт приемки две-три указанных в документах неисправности паровоза, и машина принята.

Очередь следующей.

Но тут, к удивлению комиссии, Павлов самым тщательным образом начинает обследовать паровоз, который он сдает.

У Павлова огромный опыт. Он знает каждый сантиметр машины наизусть.

Он сразу находит большое количество частей машины, требующих ремонта, и сполна записывает все неисправности паровоза в сдаточный акт.

Начальник депо Медведево, Визгерт—взбешен. Он вызывает Павлова к себе в кабинет. Здесь, в присутствии члена дирекции Октябрьских дорог, Рагозина, он набрасывается на Павлова:

— Вы подводите Северо-Западную дорогу,—кричит Визгерт—выходит, что мы сдаем Курской дороге неисправные машины. Зачем вы ищите поломки на свою голову? Немедленно прекратить это!“.

— Я сдаю паровозы не в Америку, а в свой Союз! Они будут ходить по советским дорогам, — твердо отвечает Павлов. — Прежде чем они отправятся в путь, они должны быть вполне исправными! Для этого надо полностью указать необходимый для них ремонт.—Павлов повертывается к двери.— И только так буду работать. А не нравятся вам мои действия — жалуйтесь! — говорит он возбужденно и выходит из кабинета.

●

Зима 1920 г. Бурнаковская пристань на правом берегу Волги. Павлову поручено переправить отсюда на левый берег тяжелый паровоз серии „ОВ“ № 7102.

Переправить надо по льду, который в этом году очень тонок. Рискованная задача!

Ведь в прошлом году, во время такой переправы один паровоз провалился и увлек за собой вглубь Волги людей.

Переправить паровоз необходимо. Он предназначен для ударной дороги по переброске топлива Нижний—Котельнич. А страна охвачена топливным кризисом. В городах топят мебелью, работают в холодных комнатах, на фронт идут обледенелые теплушки с коченеющими красноармейцами.

Решительный день. На льду, недалеко от берега, стоит маленький паровозик „кукушка“. От него тянется длинный канат к тяжелому паровозу, который стоит на берегу Волги, на горке.

Сигнал — и из-под колес паровоза рабочие вышибают клинья, которые удерживают его на подъеме. Паровоз катится вниз.

Но „кукушка“, вместо того, чтобы рвануться сразу вперед, несколько секунд медлит. Канат попадает под колеса скатывающегося паровоза и перерезается пополам.

Тяжелый паровоз останавливается на льду, который зловеще трещит, прогибается.





И. В. Сталин.



А. А. Андреев.



С. М. Киров.



М. С. Чудов.



Б. П. Позерн



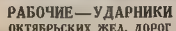
А. А. Никулин

„Со знаменем Ленина победили мы в боях за Октябрьскую революцию, со знаменем Ленина добились мы решающих успехов в борьбе за победу социалистического строительства, с этим же знаменем победим в пролетарской революции во всем мире. Да здравствует ленинизм!“

(Сталин).







РАБОЧИЕ—УДАРНИКИ
ОКТЯБРЬСКИХ ЖЕЛ. ДОРОГ

Слева направо: Реконструкция Пролетарского зав. стройка паровозо-сборочной мастерской. Ударники северного депо ст. Москва за работой. Премированный осмотрщик И. Шестаков, произв. стаж 33 г. Ударная бригада промывальщиков-партийцев в северном депо ст. Москва. Гарнитурщики паровозных мастерских ст. Москва. Столяр мастерских сл. пути — Грачев. Премированная ударница-комсомолка Тарбуцова — токарь паровозной мастерской ст. Москва.



На берегу переполох. Павлов бежит, схватывает конец перерезанного каната, делает петлю и поспешно накидывает ее на крюк „кукушки".

Но тщетно пытается она вытащить из котловины паровоз ОВ № 7102.

— Подтолкни! — кричит Павлов машинисту другой „кукушки", стоящей на берегу сзади неподвижного паровоза.

— В уме ты! Разве выдержит лед две машины?— ошарашенно отвечает машинист.

Но Павлов уже на „кукушке". Полный ход. Стук буферов. Несколько десятков секунд напряжения обеих машин и паровоз выталкивается из котловины.

На дороге Нижний—Котельнич катастрофа. Сошел с рельсов и опрокинулся под насыпь паровоз. Разбит тендер, два вагона. Дорога загромождена. Паровоз, который ценится здесь на вес золота, выведен из строя.

У места происшествия толпится все начальство дороги. Агент ОРТЧК выясняет, кто виновник несчастья. Во что бы то ни стало нужно как можно скорее поднять паровоз, который почти не поврежден.

— Сколько времени надо на это? — спрашивает прибывшая из Нижнего комиссия.

Начальник дороги пожимает плечами.

— Неделя, а может быть и гораздо больше. Ведь нет никаких приспособлений для подъема. Одними домкратами много не сделать!

Дело поручено Павлову. Вся бригада его понимает, что значит для страны каждая лишняя минута простоя дороги. Люди работают без устали, не отрываясь. Под руководством Павлова люди не могут не быть энтузиастами.

Сутки работы и вагоны поставлены на рельсы. Удалось отцепить от паровоза и увезти разбитый тендер.

Но труднейшее впереди.—Как быть с паровозом?— задумывается Павлов.—Ведь нет никаких приспособлений для его подъема.

— Яму копайте! Вот тут, рядом с паровозом,— командует он.

Вырыта траншея. На дно ее постланы шпалы, поставлены рельсы. Рабочие дружно берутся за лопаты, подрывая лежащую машину и... паровоз медленно соскальзывает вниз, колесами, как-раз на рельсы, которые, постепенно повышаясь, выходят на уровень земли.

К концу вторых суток от начала работ по подъему опрокинувшийся паровоз и поднят и исправлен, дорога приведена в порядок.

●

1930 г. Незадолго перед операцией Павлова. Тесная комната НРИЗ'а в Медведеве. Около длинного стола скучились люди. Всюду чертежи, схемы.

Павлов—в середине собравшихся, объясняет сущность своего нового изобретательского предложения, которого по счету—не сумеет сказать ни один из присутствующих, ни, пожалуй, сам Павлов.

На этот раз, это новая конструкция решеток топки паровоза серии „Щ". По системе Павлова эти решетки надо отодвинуть немного дальше вбок. Тогда они не будут прогорать чуть не каждую поездку от падающего на них раскаленного угля, как это случается теперь.

Предложение принято.

Как будто оно пустячное.

Но эти „пустяки", как показывает вскоре опыт, дают стране 6000 рублей экономии в пределах одного только Медведевского района.

— А на конус в паровыходной трубе ты получил патент?—спрашивает кто-то у Павлова.

Павлов нахмуривается:

— Патент! А зачем мне патенты?—обиженно отвечает он.—Нет их у меня и не будет. Что я, купчик, что ли, наживаться? Есть у меня заявочные свидетельства. Их мне и довольно.

— Ребята, как мне пройти к Павлову?—обращаюсь я к бегущим по путям Бологого школьникам.

— Это к Николаю Павловичу-то? Который с орденом?—В Медведеве он. Четыре версты отсюда. Так прямо по рельсам и шагай! — слышу я веселые восклицания.

Захожу в третий район справиться, где мне найти Павлова. Парторганизатор в ответ на мой вопрос одобрительно кивает головой.

— Большое он дело сейчас делает,—серьезно и негромко говорит парторганизатор.—А хотите узнать о Павлове, поговорите с любым машинистом, каждый его знает. Сам-то он о себе не очень говорить будет.

Небольшой с палисадничком домик. Сени, кухонька, маленькая комнатка. По бокам ее, очевидно, еще две. Тут живет Павлов с женой и пятью детьми: комсомольцами, пионерами, октябрятами.

Здороваюсь с женой. За перегородкой слышится легкое кряхтение.

— В три часа ночи вернулся он вчера, заспал маленько,—как бы оправдываясь, говорит мне Евдокия Антоновна.

Только что я хочу сказать, что не надо будить Николая Павловича, что я вполне могу подождать— ведь еще очень рано, как дверь комнатки открывается.

Так вот он, этот человек, которого знает вся округа, о котором все говорят с уважением и любовью!



УСПЕХИ СОВЕТСКОГО ПАРОВОЗОСТРОЕНИЯ

Выпущенный Коломенским заводом первый сверхмощный паровоз серии И. С. (Иосиф Сталин)

Слегка сгорбленная, широкая в плечах, фигура. Добродушное лицо блондина с голубыми глазами, которые немного смущенно смотрят на меня. Рыжеватые усы, большой лоб. Резко выделяется на левой стороне груди, на фоне черного рабочего сюртука, красный знак ордена Ленина.

— Как поживаете?—говорит мне Павлов, как старому знакомому, хотя мы видимся впервые.

Мы с Павловым сидим за столом. Передо мной поставленный гостеприимной хозяйкой чай, хлеб, молоко.

Но чай стынет. Я не отрываясь слушаю воспоминания Павлова. Мальчишкой собирал он ягоды деревенскому богачу, чтобы тот помог ему поступить учеником-слесарем на электрический завод Савельева.

Захватывает рассказ о первом боевом крещении Павлова во время митинга на Казанской площади в 1905 году.

Лицо Павлова становится строгим, серьезным, когда он вспоминает как казаки боевыми патронами стреляли в рабочих Путиловского завода, в первые ряды которых попал и Павлов.

Дальше—конспиративное чаепитие на Боровой, где собирались двадцать человек профсекции „таинственным образом", как говорит Павлов, с платой буфетчику. Собирались, чтобы организованно бороться с хозяйскими аппетитами колбасной фабрики Ежова.

Работа в Ревкоме станции Медведево после Октябрьской революции, борьба вместе с другими товарищами (Тополевым, Ефремовым, Кирпиченко) с начальником дистанции пути кадетом Остроумовым, борьба с Викжелем, встреча с братом-матросом, приехавшим в Бологое с отрядом ловить Керенского.

Один рассказ интереснее другого и стынет чай к великому неудовольствию хозяйки.

Но совсем воодушевляется Павлов, когда начинает говорить о своей работе.

— Громадный вред государству получается от недостаточной квалифицированности машинистов,— убежденно заявляет он.—Недостаточно внимательны мы к мелочам разным. А мелочи-то эти, ух какие важные.



ОБЕДЕННЫЙ ПЕРЕРЫВ В ВАГОННЫХ МАСТЕРСКИХ СТ. ДНО:
Читка—беседа по текущей политике

Вот к примеру сказать. На Нижнегородской дороге в Семенове, где я работал, дежурный по депо, Соколов, на морозе холодный паровоз таскать позволил.

А в цилиндре-то конденсационная вода у него скопилась, да замерзла. Ну, шток и оборвали. Дровяной план из-за этого сорвали, и машина надолго повредилась.

А то у нас в Бологом недавно четыре часа простоял на перегоне служебный поезд. А из-за чего? Дышловой клин машинист потерял.

И машинист-то старый свой, Егоров, а не знал, что клин и деревянным заменить можно было. Мелочь, пустяк, а урон большой получился.

Павлов наклоняется ко мне. Добродушная улыбка на его лице исчезает.

— Из-за незнания неправильный ремонт паровозу часто назначается, а это значит—машина из ремонта выходит неисправная. Идет в дорогу, ну и катастрофа! Ежели посчитать, какие убытки из-за неправильного ремонта государство получает, большая цифра будет. Поверить страшно!

Рассказывает Павлов о своей работе по повышению квалификации машинистов.

Не сразу верится, что будучи опасно больным, имея язву желудка можно было провернуть такую работу!

Тут и занятия с стариками Вербушкиным и Ушаковым, много лет тому назад во время учебы на машиниста самого Павлова и разговоры в „брехаловке" или „саботажке" в Семенове на Нижне-Котельнической ж. д., где по просьбе начучастка Казанского, Павлов подготовил шестнадцать человек машинистов, первых своих учеников.

●

А в 1926 году, после собственной учебы в Ленинграде на машиниста-наставника, Павлов загружается с головой. Читает в профтехническом кружке „паровые машины, ремонт и случаи в пути", с 6 вечера до 11 ночи ежедневно ведет кружки на дому.

С 1930 года Павлову приходится просто разрываться на части.

Он заведующий курсами машинистов, иной раз один с двенадцати дня и до девяти вечера с помощью одного лишь техника Голубева проводит все занятия.

Он и дежурный по депо и помначстанции Бологое. Не вполне оправившись после первой операции желудка мечется он от одной группы к другой, убеждает учащихся заниматься ежедневно часом больше, организует между группами соцсоревнование и ударничество, отчего выпуск кончает курс за месяц до срока, а Павлов получает объявленную приказом благодарность от района.

— Трудности какие были,—задумывается Павлов в ответ на мой вопрос.—А вот кое-кто думал, что я из-за денег хлопочу,—хмурится он.—А я ведь только за курсы получаю немного, а кружки—все это, конечно, так!

Павлов наливает мне стакан чая и продолжает.

— Вниманию к мелочам, вот учу. Едет машинист в дорогу. Я ему расскажу, как на каком перегоне машину вести надо, что делать. Вернется он, рассказывает мне, какой результат получился. Вот Северин, бывало каждый раз на трехстах километрах две тонны угля пережигал. В месяц—двенадцать,

пятнадцать тонн. Это на одном паровозе. А теперь он недавно премирован за экономию топлива.

Павлов вдруг встает.

— Заговорился я, курсы у меня сейчас, итти надо.

Я не очень хочу уходить, мне хочется еще о многом расспросит Павлова, но тот неумолим.

Мы выходим. Павлов быстро, с юношеским проворством, несмотря на свои 45 лет, шагает по шпалам.

Неожиданно он останавливается у ящика с металлическим ломом.

— Вот для стружек это!—показывает Павлов рукой на стену ящика.—Прежде доверху насыпали, а потом копай лопатой. Сейчас, видите, посоветовал сделать откидную стенку. Полон ящик — подъезжает платформа, стенка откидывается и сразу все на платформу. Пустяки, а куда удобнее.

К Павлову поспешно приближаются два человека. Они оживленно о чем-то спорят.

— Павлыч, скажи, если лубликатор часто паром не продувать, смазка на поршню у золотника обязательно гореть будет?—спрашивает торопливо один из них.

— Верно. За лубликатором, что за малым ребенком уход должен быть,—отвечает Павлов.

— Вот видишь,—торжествует парень, обращаясь к другому, который смущенно молчит.

— Об автотормозе давнишняя у меня думка есть—говорит мне Павлов, когда мы продолжаем путь.—Сложен Вестингауза-то тормоз. За 30 лет не могут его бригады изучить как следует. Недостатки большие есть. И у Кузнецова недостатков много и у Матросова то же.

Я догадываюсь, что автотормоз и есть то „большое дело" Павлова, о котором упоминал мне парторганизатор. Я настораживаюсь и внимательно слушаю человека, пожелавшего, несмотря на авторитет существующих систем, работать дальше в области улучшения этих систем.

— Щепетилен Вестингауз! Прокладка в один миллиметр между цилиндром и крышкой питательного насоса хороша, тормоз работает, а в три миллиметра поставь уже перебои будут. Стержень вертикального золотника гнется. А у Казанцева нет эластичности работы диафрагмы, резина как шляпа выдавливается. Ступенчатого отпуска нет, плавности торможения, одновременного наполнения тормозных цилиндров. И у Матросова сложно. Нет, надо попроще придумать.

Вспоминаю рассказы Павлова о детстве. Суровая жизнь впроголодь в деревне у пьяницы-отца. Годы на побегушках у мастера в Питере. Да, жизнь закалила его. Этот сделает!

Ведь даже многолетняя серьезная болезнь, в результате недоедания с детства, не могла одолеть Павлова.

— Есть у меня уже и результаты кое-какие, с автотормозом-то—говорит Павлов, когда мы, узнав, что занятий на курсах сегодня не будет, так как выходной день, возвращаемся назад.—Разработал я систему питательного насоса. Три варианта сделал. Уже пробная модель выполнена на Пролетарском заводе.

Матросов и Казанцев ведь приняли питательный насос системы Вестингауза, а она никуда не годится—убежденно говорит Павлов,—стержень хода переменного золотничка то и дело гнется.

И самый тормоз мной сконструирован, — тихо продолжает он, немного помолчав, — Ленинградом принят! Премию пятьсот рублей получил. Сейчас чертежи на рассмотрении в Москве. В ЦУРИЗ'е. Шипов писал мне, что если в целом у меня есть несовершенства, то, во всяком случае, при создании единого советского тормоза многое будет принято.

— Когда вы научились чертить? — спрашиваю я.

— Вот с чертежами плоховато, совсем не умел. Спасибо товарищи помогли. С техником Цыбулько работал я больше, отсекром комсомола он. Потом Чернышев, чертежник райпрофсожа, Богданов. Спасибо, все по-товарищески относились, помогали.

Мы снова в комнатке Павлова.

— В транспортную академию вот думаю поехать учиться,—говорит Павлов,—с делами только поуправиться бы. На машине-то я сейчас уже не езжу, врачи запретили.

Первого июня 1931 года на имя Райпрофсожа станции Бологое была получена телеграмма.

„Станция Бологое, Октябрьской ж. д. Райпрофсожу срочно.

По поручению Председателя ЦИКа Союза Калинина прошу командировать в Кремль на заседание Президиума ЦИКа 23 сентября к 12 часам инструктора Павлова для вручения ордена Ленина. Выезд телеграфируйте.

Секретарь ЦИКа СССР Енукидзе.

Москва 79/33, 18. 14 ч.

— Был углубившись я в работу,—тихо говорит Павлов и его голос слегка дрожит.—Не думал, что кто-то посчитывает, подытоживает эту работу. В результате оказывается, что следят и оценивают эту работу. Чересчур это повлияло на меня, — заканчивает он.

Таков Павлов. Он не блещет внешностью, он не окружен помпой буржуазного изобретателя.

Но он силен своей спайкой с массой, своим горячим неподдельным энтузиазмом строителя социализма. Он создает людей, подобных себе.

Таков портрет героя труда!

СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ ПУТЕВКА

В Окуловке, возле здания паровозного депо, сквозь просветы дыма и пара, еле уловимый непривычным глазом, стоит небольшой домик. Сюда, в одну из его комнат, с великой неохотой и болью в сердце, идут бологовские паровозники.

— Эх, облачко-дождичек, — семенит словами товарищ Андреев. — Сколько сижено и пересижено в этом загаженном шарабане!..

В маленькую ожидальню набиваются люди. Люди в промасленных пиджаках, кургузых и размашистых.

Машинист паровоза Щ—513 тов. Андреев подергивает угловатыми плечами:

— Сидим, стало быть, Илья? И ты, Балашов, с нами? В кои веки сошлись вместе, — иронизирует он, — а поговорить-то и не о чем...

Балашев — водитель паровоза Щ-730 — резонно отвечает:

— Брось, батя, шутки шутить. Подсчитай лучше, сколько добрых часов мы просидели с тобой в этой „каталажке"!.. Где же поезда? Опаздывают, чорт их дери!..

За окнами хмурой „каталажки", той неприветливой комнаты, где стены посерели от чада и копоти, — льет дождь... Он в сотый раз обмывает окна, его капли пробираются в мельчайшие щели разбухших наличников. Люди спят на скамьях, в самых разнообразных позах. Отовсюду слышится храп.

Разговор по селектору:

— Эх, Иван Дмитрич, о соцпутевке говорим, а я ведь, признаться, кнопку нажимать не умею...

— А ты, когда говоришь — нажми ее, когда слушаешь — опусти. Велика арифметика, товарищ Андреев!

— Да, так-то оно так, Иван Дмитрич. А, как до дела дойдет, — заминка получается...

Диспетчер Георгиев смеется. За последние двенадцать лет он прошел огромный и интересный путь. Путь от восемнадцатилетнего телеграфиста, заброшенного в омут сонной одури, до командира движения, коммуниста, общественника, диспетчера важнейшего участка Октябрьских дорог, **инициатора социалистической путевки**.

— Вот уже шесть недель, — говорить Георгиев — как мы соревнуемся. Это, товарищи, стаж. А он о кнопках толкует...

Еще совсем недавно тов. Георгиев окончательно пришел к выводу, что только постоянная связь и дружная работа диспетчера с машинистом и линейными работниками обеспечит резкое снижение непроизводительных простоев паровозов. И, в поисках метода сработанности и форм постоянной дружбы, — мысль неотступно сверлила сознание.

У селектора, дома, на курсах — сидя за математикой и правилами технической эксплоатации — везде и всюду его преследовал коварный вопрос: как?

10 сентября его мысли вылились в определенный, стройный план действий, четко разработанный.

— Только соцпутевка, правильная и осмысленная, только соцсоревнование — начиная от нас самих и кончая стрелочником — единственно верный путь, — докладывал он диспетчерскому совещанию.

В мыслях больше нет сомнений. Иван Дмитриевич Георгиев делегатом от третьего диспетчерского круга первого района едет к бологовским тяговикам. С собой он везет кипу районной газеты „Красная стрела" и в поезде строчит свежие статьи для бологовской и центральной транспортной печати.

На объединенном собрании диспетчеры третьего круга, представленные т. Георгиевыми и машинисты заключили первый на Октябрьских дорогах договор большевистской дружбы, договор на превращение участка Окуловка—Бологое в ударный, имени пятнадцатилетия Октября.

Светлая комната — диспетчерская третьего круга. На большом столе голубеют две объемистые тетради. Заботливой рукой Ивана Дмитриевича на их обложках мелкой вязью выведено:

Учет соцпутевок.

Учет дефектов работы соревнующихся.

В эти тетради ежедневно и ежечасно заносятся факты, сколько-нибудь характеризующие развитие соцсоревнования машинистов и диспетчеров.

„2 Октября. Поезд № 707. Паровозы—№№ 1505 и 528. Машинисты — Шекуров и Мошенский. Ваш поезд отправляется за п. № 55 из Окуловки в 23—30. В Угловку надо прибыть в 0—14. в Селище — в 0—31, в Лыкошино — в 0—46, в Алешенку — в 1—10 и т. д. Путь для вас свободен.

Диспетчер *Иванов*.

А тут же рядом, в особой графе, несколько скупых обычных слов:

„Сокращен простой паровозов и состава на шесть часов".

7 октября диспетчер Георгиев вел переговоры по селектору с машинистом паровоза № 3574 тов. Николаевым:

— И у тебя нелады с кнопками, говоришь?

— Ничего — рокочет репродуктор, — товарищ диспетчер!..

В Окуловке машинист Николаев принял социалистическую путевку и обязался выдержать намеченный срок. И выдержал. Но выдержал не просто, а на целых 58 минут раньше срока, обусловленного соцпутевкой! Машинист Николаев и диспетчер Георгиев сократили простой паровоза и товарного состава на шесть с половиной часов.

Это — больше чем весь путь из Окуловки в Бологое!

Окуловка, Яблоновка, Угловка, Селище, Лыкошино, Березайка, Бологое... На этом примечательном участке пятнадцать станций. И жизнь, медленная, рахитичная жизнь этих пятнадцати станций — уже нарушена.

Началось с того, что бологовские машинисты подали прекрасную идею. Заключалась она в следующем: жили мы неорганизованно, долгими часами просиживали в окуловской дежурке, не умели полноценно использовать паровоз и вагон. Сейчас полетело все вверх тормашками: мы живем и творим по-новому, чуть чего—беги к селектору, вызывай диспетчера, и маховики паровоза снова крушат пространство. Но, где же, спрашивается, линейные станции, где люди с этих станций, почему они в стороне?

И вот, бологовские паровозники вместе с тем же неумимым диспетчером Георгиевым сделали вылазки на отдельные станции участка. Одна за другой, за социалистическое соревнование и договор большевистской дружбы подали голоса все станции.

Тов. Георгиев, сидя на дежурстве, в маленьком ящичке медленно поворачивает вызывной ключ, и нажимает педаль. Из репродуктора гудят:

— Окуловка,

— Яблоновка,

— Угловка,

— Селище,

— Лыкошино...

— Бологое...

— Алло, проверка! — в рупор говорит диспетчер.

— Заметьте, — Георгиев показывает на вызывной ключ, — 14 станций ответили на мой вызов. Из 15 — четырнадцать. Это небывалый до соревнования случай! А проход поездов, погрузка, выгрузка, соцпутевки? Станции за время соревнования буквально переродились...

Соревнование разрослось. Борьба за образцовый участок имени пятнадцатилетия Октября поставила под знамена лучших, свыше двадцати паровозных бригад, все станции, десятки ремонтных бригад депо Окуловки и Бологое, диспетчеров и вагонников... Третий круг вызвал на соревнование диспетчеров первого и второго кругов. Станции заключают договоры и выставляют обязательства. Машинисты подписывают свои договоры. А товарищ Георгиев, руководя соревнованием, к III всесоюзному конкурсу лучших спаренных парбригад имени XV Октября взял под свое шефство паровозы Ш-527 и 528.

Последние сводки с фронта соревнования дышат полной боевой уверенностью. 18 октября машинист тов. Орлов (паровоз Щ-97) — благодаря соцпутевке, сократил простой состава на пять часов. 19 октября водитель той же машины тов. Константинов сэкономил 3 часа 15 минут. 21 октября машинисты Федоров и Васильев (Щ-529 и 2124) сократили простой паровозов и составов на семь часов 20 мин.

Общий простой паровозов уже сокращен на участке на 75—80%. В июле он составлял 7,6 часа, в августе — 7,5 часа, в первой декаде сентября — 7,3 часа, во второй декаде сентября — 5,6 часа (начало соревнования), в третьей декаде — 4,2 часа...

Бологовские тяговики и диспетчеры третьего круга празднуют первую победу: в Бологовском депо зафиксировано, что паровозы их парка работают **по 13 часов в сутки.**

Этого не знает еще история Октябрьских дорог. Это — редкое явление по всей сети дорог Союза.

Но это — факт. Это — первый итог великого соревнования!

Раф. Федорович.

Евдоким Гринев

Серые, затянутые дождевыми тучами, осенние дни тянулись скучно, однообразно, монотонно. Рабочее утро батраченка Евдокима Гринь начиналось с появлением на земле белесого тумана; „отдых" — через несколько часов после того, как на помещичьем дворе затихала жизнь...

Мысль: удрать в город, начать самостоятельную жизнь — изо дня в день все сильней и сильней штопорила подпаска Евдокима.

...Высокие кирпичные стены, паровозное шипенье, грохот мастерской — встретили Евдокима неприветливо. 12-часовая работа простым чернорабочим, пожалуй, ничем не отличалась от той, от которой в одно прекрасное утро Евдоким бежал в город.

Годы мчались своей чередой. Прошло пять лет, и однажды, в начале 1916 года, мастер, проходя мимо Евдокима, небрежно бросил:

— С вас, Евдоким Васильевич, полагается! — Гринь, на минуту оторвавшись от работы, удивленно взглянул на мастера. — Поступило распоряжение за хорошую работу перевести вас в подручные слесаря, а там и до слесаря рукой подать...

Оказанное внимание воодушевило Гриня. Слесарь приходил к мастеру и докладывал:

— Ну, скажу вам, Евдоким — парень что надо. Старательный. А главное, работой интересуется, все расспрашивает. Толк будет из парня.

Этот год пролетел, как стрела, незаметно. Несколько месяцев проработав слесарем, Евдоким Васильевич переводится в монтеры бригады подъемной команды. Работа тяжелая, но интересная. Познакомившись, изучив своих ребят, Евдоким Весильевич созвал бригаду и сказал:

— Завтра приступим к работе. Ребята, наладим порядок. Кто прогуляет или выпьет, на работу чтобы носу не казал. Потому требовать и с меня будут...

* * *

И вот прошло четверть века... Годы не сгорбили крепкой, мускулистой фигуры, рассыпав по голове серебристую проседь. 15-летняя активная, преданная работа в профсоюзе и 8-летняя — в рядах коммунистической партии выковали из Евдокима Васильевича стойкого самоотверженного борца за дело рабочего класса, за дело построения социализма.

Работает Евдоким Васильевич образцово, безупречно. За 25 лет своей работы у него нет ни одного опоздания. По себе, передавая свой опыт, он выравнивает 20 ударников подъемной бригады.

...Небольшая, замусоленная, в синем переплете, тетрадочка-дневник подробно рассказывает, как Евдоким Васильевич день за днем вел и руководил работой бригады. Стройные колонки голых цифр выстраиваются в шеренгу возвращенных к жизни паровозов и вагонов. 1.263 паровоза всех серий, 1,046 классных и 3.279 товарных вагонов — далеко неполный итог работы подъемной бригады. Свыше 40 паровозов благодаря находчивости и инициативе Гриня быстро вошли в строй.

...Резкий телефонный звонок нарушил комнатную тишину. Евдоким Васильевич привык:

— Не дают отдохнуть, только с работы пришел, выезжай на происшествия, — говорил он жене, одеваясь на ходу.

Под Любанью, на главном пути у паровоза А-161 под тендером лопнула ось. Любанская подъемная бригада копается тринадцатый час, но все безрезультатно, ничего не выходит. Путь закрыт.

Дрезина подъезжает к опрокинутой туше. Евдоким Васильевич, соскакивая находу, отдает распоряжение:

— Ребята, тащи канат, подвози тележку!

Время тает под руками. Гринь хорошо знает, что каждый час промедления обходится государству в 12 тысяч рублей. Не хуже знает он и то, что если сломается ось у классного вагона, менять ее вовсе не обязательно, как это делают все команды Союза, затрачивающие дополнительно по 8 часов. Надо только подвязать ломаную ось к тележке, положить конец оси на шпалу и тянуть кверху. Этот метод подъема Гриня значительно легче, дешевле и быстрее, ибо затрачивается вместо 8 только 1 час.

Долголетняя практика, внимательное отношение к производству заставляют быстрее работать мысль. Образцовый ударник — Евдоким Васильевич — стал активным рационализатором - изобретателем. 5 его методов подъема уже применяются. По его указанию изготовляются специальные стальные башни для подъема целого подвижного состава. Список изобретений и рационализаций на этом не оканчивается...

Евдоким Васильевич — один из тех, кто незаметно творит исторической важности дело. Он, по-большевистски реализуя указания вождя партии, уверенно, шаг за шагом, идет к победному старту второй пятилетки, пятилетки построения бесклассового общества.

Такие, как Евдоким Васильевич — ударники-энтузиасты четко ведут вереницы стальных коней от победы к победе.

Сейчас Евдоким Васильевич Гринь ходатайством ЦК ж.-д. представлен к высшей награде — ордену Красного знамени.

Эта награда — лучший итог 25-летней работы Гриня.

ЭНТУЗИАСТ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОПАГАНДЫ

1920 год.

Хлеба...

Это кричали десятки, сотни тысяч людей.

Кругом интервенция — хозяйство разрушено, армия полураздета.

Тревожно и неровно бьется пульс огромной страны.

О хлебе думают с ожесточением, настойчиво. Одни: как бы утолить голод — запустить зубы в душистую мякоть каравая; другие — о том, как бы накормить всех этих орущих людей, о том, как больше вырастить хлеба, как распределить его.

Но не даром разбита вдребезги Российская империя! Захлебываясь в разрухе, во вшах, голоде, Советская Республика растила новых людей невиданной формации.

* * *

За окном хриплые гудки паровозов.

В комнате, с грязными окнами, кроме трех скамеек и черной доски — нет ничего. На скамейке машинисты Балтийского депо.

Длинноногий, с лошадиным лицом машинист первый прерывает молчание:

— А я вам скажу, не дело Хатунцов задумал! Хоть вы меня режьте, не дело...

— Никто тебя резать не собирается! — вставляет сосед, и равнодушно сплевывает в угол.

— А ты помолчи, пойло телячье. Ты помолчи, слышь? В помощниках-то ты давно ли? А я с 8-го года с паровоза не слезаю! Слава богу, поезжено!

— Хатунцов дурака валяет, — повышает он голос. — Тут, дай бог, живым остаться, брюхо набить, а он на! Учить надумал. А пойдем ли мы учиться, спросил? Да я лучше ..

— А Хатунцову не у тебя ли спрашиваться? Пойдете ли вы, душечка, или не пойдете?! — быстро спрашивает Рындин.

Пом. машиниста Колю Рындина знают все. Такой уж у него характер, что не знать его невозможно. К его словам прислушиваются. Вот и сейчас, продвинулись ближе. Ждут, что скажет.

— Вот он, слышишь? — Рындин указывает на окно.

За окном, в густой синеве вечера два ослепительно белых глаза и рвущийся придушенный рев.

— Кричит, слышишь? А кричит о чем, понять можешь? Развален транспорт! Если не нажмем, к чертовой бабушке все полетит! Хатунцов молодчага, учиться надо, правильную линию парень ведет. Хозяева паровоза теперь мы! А раз ты хозяин, так и изучи его, паровоз-то, до последнего винтика. Правильно говорю, Петр Геннадич? — спрашивает он у вошедшего Хатунцова.

У Хатунцова дрогнули улыбкой губы. Молчаливо осмотрелся, сказал с сожалением:

— Неважно, ребята, собираетесь. Ну ладно, хватит на первый раз. Так начнем?

Со скамейки важно поднялся длинноногий и бурча что-то под нос, хлопнул дверью.

Сосед было привстал за ним, посмотрел на других, махнул рукой и остался...

* * *

Кружок повышения знаний машиниста, или, как принято теперь говорить, повышения квалификации, организованный машинистом-наставником Хатунцовым — рос медленно, но неуклонно.

Без книг, без тетрадей приходилось работать.

Администрация не мешала, но и не помогала: „Какая там техника, какая учеба, и без них работы по горло!“ — отмахивался начальник участка Готлиб, но Хатунцов не унывал.

Актив кружка уже вырос, **и агитировал за технику, за учебу,** [redacted]

Пом. машиниста приводил машиниста, машинист тащил помощника.

Новые, настоящие хозяева любили своего стального коня, они хотели знать его для того, чтобы по новым рельсам вести к новой жизни.

В пламенном огне энтузиазма быстро таяли разговоры о „брюхе“ — кружок рос.

Рос вместе с ним и сам Хатунцов.

В 1923 году, по собственной инициативе, он организовал в Балтийском депо технический музей.

В музее — модели паровозов, детали котла, машины, парораспределительных механизмов. При музее техническая библиотека.

— Хатунцов-то наш крепко шурует, — с гордостью говорят паровозники. — Теперь все, как на ладошке. Приходи и смотри.

Приказом по дороге Хатунцову выносится благодарность.

Сам Хатунцов тоже учится. Учится с перерывами, урывками, по ночам. Слишком уж много дела, горячего, большого, которое не ждет. Слишком нужны его знания другим.

Работа, учеба... а как же бросить кружки?

И Хатунцов рвется на части.

В 1928 году технологический институт все же окончен. Доцент ЛЭМУКа заведывающий его тормозной лабораторией, загруженный общественной работой до отказа, **Хатунцов попрежнему часто бывает в Варшавском и Балтийском депо.**

Там он ведет два кружка: „Случаи в пути“ и „Автотормозной“.

Его ученики?

— Машинисты Ипатьев, Лосев, Ерошевич, да что перечислять, больше половины машинистов V района — учились и учатся у него.

Характеристика его работы?...

Вот она, из полуофициальной записки.

„Петр Геннадиевич! За вашу ударную работу мы вам даем ударную карточку. Заходите. С приветом — С. Плющиков“.

12 лет на боевом посту техучебы и пропаганды.

12 лет безукоризненно точной „линии“ научить машиниста стать действительным хозяином своего паровоза — таков путь советского инженера Хатунцова.

Путь этот обойти молчанием нельзя, ведь **„страна советов должна знать своих героев!“**

Г. Чемоданова.

МИХАИЛ ТРОИЦКИЙ

ИЗ „ПОЭМЫ О МАШИНИСТЕ“

Со всех сторон идет беда,
По воздуху летит.
И завывают провода
По темному пути.
В дежурной комнате, в чаду,
Сидит телеграфист.
Он лампу-молнию задул,
Он слышит ветра свист.
Склонившись в локти головой,
Глядит на аппарат.
Не спи, товарищ часовой,
Твои враги не спят!

Где только можно люди спят,
Плечо к плечу, вповал
Широкий распахнув бушлат,
Казанцев задремал.
Дремал не больше двух минут:
Какой то грустный звон...
От ветра провода поют...
Он слышит их сквозь сон.
Он слышит ветра свист и вой,
Далекий, смутный гул.
Не спи, товарищ часовой,
Твой комиссар уснул!

Дорога. Лес. Бегут столбы,
И стук под колесом.
Вдруг треск отрывистой стрельбы...
Проснулся. Тихо. Сон.
Казанцев задремал опять.
Приснился тот же путь.
Но снова начали стрелять.
Нет, видно не заснуть.

Больше Казанцев спать не хотел,
Сел и глядит в окно.
Вдруг блеснул огонек в темноте,
Тусклым расплылся пятном.
— Кто там шляется с фонарем?
Сейчас полуночника заберем!
Казанцев, зажмурившись на ветру,
Пошел на огонь отстегнув кобуру.
— А ну, подойди поближе, ты кто?
Подходи, подходи сюда!
Подошел старик в черном пальто,
С медными пуговицами в два ряда.
— Ты что же, старый, не спишь по ночам?
Только людей булыгачишь, дед!
Знаешь, тут в темноте, сгоряча,
Хлопнут и ваших нет!
— Хлопнут!— старик засмеялся,—а вас-то
Или достать не могут?
Вот молодых-то хлопают часто.
А мне туда и дорога!
Так где-нибудь доживаю век,
Служу потихонечку тут.
Пешка. Темный я человек.
Что мне в жизни осталось? Труд!
Ты из меня хоть веревки вей.
Старуху свою давно схоронил,
Забрали обоих моих сыновей,
С войны не вернулись они.
Вот и живу один, как перст.
А если убьют, так что?
Хлеба никто моего не ест,
И не заплачет никто.

Казанцев схватил старика за рукав
И крикнул ему в лицо:
— Белые! Красные! Кто же прав?
Кому же ты служишь в конце-концов?
Крякнул старик, потирая ноги,
И на ступеньку сел:
— Я служу на железной дороге
По мере сил и возможности всем.

Комиссара в лоск уложил ответ:
— Ты только подумай, папаша,
Чья же дорога-то: наша иль нет?
Старик ухмыльнулся:—Ваша!
— Ваша? Да, это наши вещи,

Каждая гайка и каждый шов!
А ты кто такой: фабрикант, помещик?
Что же ты к белым своим не ушел?
Ваша? А я, по-твоему, чей?
Да чей ты сам, наконец?
Вертимся, бьемся, не спим ночей.
Это дорога твоя, отец!
Это дорога нашего класса!
Каждая рельса, каждый стык,
Нами проложена каждая насыпь,
Нами построены все мосты
Здесь поработали наши лопаты,
Много поднято глиняных глыб!
Мы отливали колесные скаты,
Трубы тянули, клепали котлы.
Все это наше, старик, гляди!
Видишь путиловские вагоны?
Мы никому их не отдадим,
Пусть только сунутся,
Пусть только тронут!

Техническое перевооружение ОКТЯБРЬСКИХ ДОРОГ

За пятнадцать лет героической борьбы рабочих масс железнодорожников, под руководством ВКП(б), за социалистическое переустройство транспорта Октябрьских ж. д. достигнуты огромные результаты.

Рабочий класс, руководимый Ленинской партией, преодолевая все трудности, ожесточенно борясь за генеральную линию партии, добился полного изменения всего хозяйства Окт. ж. д. Выполняя часть исторических указаний вождя партии и рабочего класса т. Сталина, рабочие Окт. ж. д. добиваются все новых и новых успехов, отдавая все силы на выполнение производственных заданий, с большевистской энергией и настойчивостью готовясь к выполнению плана великих работ второй пятилетки, пятилетки построения бесклассового общества.

Война, интервенция, бюрократическое хозяйничанье капиталистической своры, привело Окт. ж. д. г полной разрухе. Годы гражданскок войны еще больше усилили плохое состояние дорог и только с 1921 й под руководством Коммунистической партии начинается постепенное восстановление, и одновременно реконструкция жел.-дор. хозяйства, вводятся элементы новой техники, устаревшие элементы модернизуются. В результате героической работы железнодорожного пролетариата и творческого энтузиазма рабочих масс Октябрьские ж. д. приходят к 15-й годовщине Октября с совершенно новым лицом, лицом социалистического транспорта, коренным образом отличающегося от прежней дореволюционной дороги.

Грузовая работа дороги

Объем работы, выполнявшийся дорогой, характеризуется прежде всего количеством перевезенных грузов в коммерческих поездах.

Процесс постепенного сокращения перевозок в период гражданской войны выступает здесь совершенно отчетливо. В 1921 году грузовая работа составила всего 29% от довоенной, но именно с этого года начинается рост работы, отражая начало восстановительного периода народного хозяйства. В первом году первой пятилетки, грузооборот достигает и даже несколько перекрывает довоенный уровень, а еще через 3 года, в 1932 году, он уже выше довоенного на 50% или на 10,4 млн. тонн.



Директор дорог А. М. Арнольдов.

Что же касается состава грузооборота, то, в отличие от довоенного, он имеет резко выраженный промышленный характер, оттеняя тем самым успехи индустриализации хозяйства. Топливо, строительные и лесные материалы, металлы и металлические изделия — вот главнейшие грузы, перевозимые теперь дорогой.

Пассажирские перевозки

Еще разительнее, еще грандиознее покажется рост работы дороги, если обратиться к данным о пассажирских перевозках.

Если во втором году восстановительного периода количество перевезенных пассажиров составило 63% довоенной перевозки, то уже в первом году пятилетки довоенный уровень превзойден в два раза, а в 1932 году — почти в семь раз.

Путевое хозяйство

Увеличение перевозочной деятельности дороги, начавшееся с 1922 года, и перспективы дальнейшего развития ее поставили целый ряд задач в области путевого хозяйства. К тому же ни одна отрасль хозяйства дороги не пострадала настолько от войны и интервенции, как путь. Действительно, было повреждено около 150 мостов (из них 33 крупных) на Варшавской и Витебской линиях и особенно на участке Псков—Гдов: балластный слой на многих участках совершенно деформировался, шпальное хозяйство находилось в состоянии крайней запущенности (еще к 1924 г. на б. С.-Зап. ж. д. имелось 36% перележавших шпал).

За время с 1921 года построено более 400 километров новых путей, в том числе линия Павловск—Новгород, являющаяся частью будущей магистрали Ленинград—Орел, линия Лебяжье—Веймарн, открывающая путь веймарнским сланцам к Ленинграду, линия Любытино—Поддубье, давшая выход любытинским глинам, южное полукольцо Ленинградского узла, принявшее на себя колоссальный поток экспортных грузов в Ленинградский порт, а также участки, имеющие значение для пригородных перевозок.

Одновременно перешиты на широкую колею более 140 клм—Ириновская линия и Новгород—Ст. Русса.

Колоссальная работа проделана по упорядочению рельсового хозяйства.

Приведение пути в соответствие с грузопотоками также в основном закончено.

Большую тревогу внушало состояние шпального хозяйства. За период империалистической и гражданской войны, т. е. с 1913 г. до 1921 г. смены шпал почти не производилось, а если в минимальных количествах и производилась, то преимущественно непропитанными. В результате к 1924 году имелась запущенность в

размере 36% всего количества шпал по б. С.-Западн. дороге, и не меньше по б. Николаевской дороге.

Теперь эта запущенность в основном ликвидирована и составляет в настоящее время всего около 12%.

В заключение следует упомянуть о мостовом хозяйстве, которое было едва ли не в самом плачевном состоянии среди всех элементов пути.

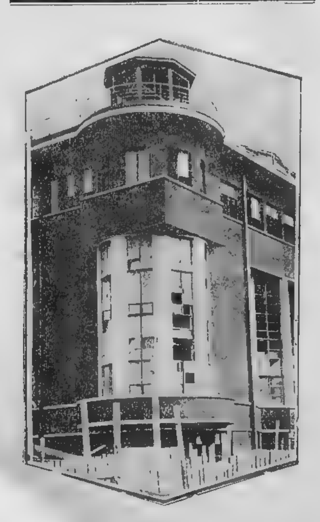
В этой области также имеются достижения, составляющие гордость наших мостовиков. Для характеристики укажем, что если в 1924 году действовало 82 постоянных предупреждения (ограничения скорости) по мостам, то в настоящее время они сведены до 15 и то по малодеятельным линиям.

Если ко всему сказанному добавить, что за последние два года переустроены крупнейшие узловые пункты, Ховрино—Бологое, Сортировочная Моск., Волковская, Шушары и другие станции Ленингр. узла, — то картина технического перевооружения Октябрьских дорог в области путевого хозяйства становится совершенно ясной и бесспорной.

Тяговое хозяйство

Еще большие изменения за эти 15 лет претерпело тяговое хозяйство дороги.

Паровозный парк, который получила рабочая власть в 1917 году, состоял преимущественно из паровозов серии „О" для товарного движения и серии „Н" — для пассажирского. На б. Николаевской дороге было всего 3 паровоза серии „Щ", а также несколько паровозов серии „С", которые обслуживали пассажирское движение по линии Ленинград—Москва. К тому же 25% паровозов было больных, а те, которые числились здоровыми, пользовались этим названием недостаточно заслуженно.



На снимке: новый клуб эксплоатационного института транспорта (Москва).

За период 1917—21 год разрушение паровозного парка продолжалось усиленными темпами, так что к 1922—23 году количество больных паровозов дошло до 53,9%.

Несмотря на огромные затруднения, рабочие массы, под руководством ВКП(б) добились коренного перелома как в состоянии, так и в составе паровозного парка. В течение 1922—24 г. дорога получила паровозы серии „Э" и „Щ" в количестве, достаточном для перевода всего товарного движения по основным магистралям на мощные паровозы.

Ввод в эксплоатацию мощных паровозов, омоложение паровозного парка вкупе с прочими элементами реконструкции дали возможность дороге значительно увеличить скорости движения поездов и их веса, о чем более подробно будет изложено ниже.

Крупные изменения произошли и в состоянии паровозного парка.

За время с 1922 года к началу пятилетки рабочие-октябрьцы сумели довести парк больных паровозов до уровня ниже довоенного. Причем решающим моментом в борьбе за здоровый паровоз явилась мобилизация масс январским обращением ЦК ВКП(б).

На ряду с изменением состава паровозного парка проводилась модернизация паровозов. В настоящее время 30% паровозов оборудовано пароперегревателями (из них около половины имеют золотники Трофимова), около 8% паровозов снабжены водоподогревателями. Наконец почти все паровозы, работающие на угле, оборудованы сводами угольного отопления.

Удельный расход топлива не только вдвое ниже, чем в 1920 году, но и на 16% ниже довоенного. О колоссальном значении этого факта не приходится говорить, т. к. всем известно, какое народно-хозяйственное значение в нашей стране имеет вопрос экономии топлива.

Вагонный парк.

Вагонный парк, обращающийся на дороге, также претерпел целый ряд изменений, хотя достижения в этой области являются достоянием всей сети в целом; поэтому лишь кратко отметим изменения в его техническом состоянии.

Из числа обращающихся на дороге вагонов около 10% (по количеству осей) составляют 4-осные вагоны с большой грузоподъемной силой. Это позволяет значительно увеличивать нагрузку на ось вагона. Действительно, если в 1922—23 году эта нагрузка составляла 3,93 тонн, то в 1932 уже 5,01 тонны. Таковы элементы реконструкции вагонного товарного парка.

Связь и сигнализация

Переходя далее к устройствам связи и СЦБ, отметим с самого начала, что именно в этой отрасли хозяйства имеются наибольшие достижения в части технической реконструкции.

К 1917 году устройства связи состояли главным образом из сильно развитой сети телеграфных проводов и аппаратов и минимального количества телефонных устройств, вследствие чего почти все сношения производились по телеграфу. Дальняя телефонная связь едва достигала 75 километров. Блокировочные и централизационные устройства имелись в очень небольшом количестве, да и то в большинстве своем механического, ручного действия.

В таком положении находилась связь вплоть до 1922—23 г. Начиная с 1922—23 года, Октябрьские дороги проводят развитие и улучшение устройств связи и СЦБ, коренным образом изменяя их на основе новых достижений техники.

Не будет преувеличением, если мы скажем, что со времени установления советской власти, в рассматриваемой отрасли работы произошла под руководством партии большевиков подлинная техническая революция.

Эксплоатационная работа

Из всего изложенного выше явствует, что Октябрьские дороги по своей технической вооруженности далеко ушли вперед от того состояния, в котором они находились накануне империалистической войны.

Это техническое перевооружение дороги способствовало освоению колоссально возросших и качественно

изменившихся грузовых и пассажирских перевозок.

Приводимые ниже данные об измерителях использования подвижного состава, дают полное подтверждение сказанному.

Скорость продвижения вагона увеличилась против 1917 года больше, чем вдвое, паровоза — почти на 70%. Одновременно перекрыт и довоенный уровень как в отношении вагонов, так особенно и паровозов. Несомненно, что и в том и в другом случае оказали значительное влияние мероприятия реконструктивного порядка, как реконструкция узлов и станций, механизация погрузочно-разгрузочных работ, механизация подачи топлива на паровозы, оборудование для горячей промывки паровозов, увеличение технических скоростей движения в результате введения новых серий паровозов и упорядочения путевого хозяйства и т. д.

Однако, несомненно, что этому значительно способствовали мероприятия чисто - рационализаторского порядка, к которым следует отнести следование товарных поездов по расписанию, внедрение и расширение маршрутизации и специализации поездов, организация поездов-вертушек, установка маневровых столов, организация работы паровозов по твердому графику и т. д.

Не меньшее достижение имеет дорога и в части скоростей поездного движения.

Успехи в данной отрасли — очевидны. По коммерческой скорости довоенный уровень превышен на 22%. При этом рост коммерческой скорости шел не только за счет сокращения простоев на промежуточных станциях. Если в 1922—23 году поезда простаивали на промежуточных станциях 45,4% от всего времени следования, то уже в 1932 г. простой этот составляет лишь 30,8%.

Это последнее обстоятельство следует считать одним из наиболее важных достижений дороги, которое должно быть поставлено в непосредственную связь с введением диспетчерского командования движением поездов.

Скорости пассажирских поездов также значительно увеличились, несмотря на увеличение удельного веса пригородного движения, причем превышение скорости против 1922—23 г. составляет 24%.

Наконец отметим результаты в отрасли поездных составов и весов.

По длине составов довоенный уровень несколько превзойден, причем по существу измеритель за послереволюционные годы не вполне сопоставим с 1913 годом, так как в настоящее время увеличились перевозки по боковым и второстепенным ветвям, что не могло не отразиться на длине составов в сторону их уменьшения.

Что же касается веса поездов, то здесь наблюдается больший рост против 1913 года, чем по составу поездов. Объясняется это наличием в парке большого количества большегрузных вагонов, а также лучшим использованием грузоподъемности их.

Указанные достижения, в конечном итоге способствующие увеличению пропускной способности дороги, получены, главным образом, в результате реконструктивных мероприятий, как удлинение обгонных путей, введение мощных серий паровозов, усиление мостов и пути и т. д.

Таковы результаты, достигнутые дорогой в области эксплоатационной работы. Следует ли говорить о том, что ни в какой другой отрасли работы достижения дороги не зависят столько от активности и энтузиазма масс. Что это именно так, подчеркивается развитием социалистических форм труда на Октябрьских дорогах. 70% всего количества рабочих и служащих дороги — ударники.

От коммунистических субботников до соц. соревнования и ударничества, от почти полного разрушения до оставления далеко позади всех показателей довоенного времени — таковы две параллели, раздельное существование которых немыслимо и о которых следует помнить, оценивая достижения Октябрьских дорог.

Электрификация

Все перечисленные выше достижения представляют собой реконструкцию и рационализацию хозяйств на старой основе — паровом двигателе. Между тем еще июньский пленум ЦК ВКП(б) в 1931 г. указал, что ведущим звеном в реконструкции ж.-д. транспорта должна быть электрификация его. И в этой области Окт. ж. д. не остались позади. 1 января 1933 года должна вступить в эксплоатацию электрифицированная линия Ленинград—Лигово, которая в течение 1933 г. будет продолжена до Ораниенбаума и Гатчины. Электрические поезда, обладая скоростью в среднем около 67 км в час (примерно, в 2,5 раза выше существующей), свяжут Ленинград с густо населенными пригородами, разряжая тем самым жилищную нужду в Ленинграде и одновременно разрешая вопрос об увеличении пропускной способности дороги на подходах к городу.



Пропитка столбов для строящейся электролинии Балтийской дороги.

Заключение

Таковы некоторые итоги работы Окт. ж. д. за 15 лет Советской власти. Они далеко не исчерпаны, есть еще целый ряд отраслей жел.-дор. хозяйства, не затронутых настоящим изложением и в то же время имеющих весьма значительные достижения. Однако, общая картина не теряет от этого своей ясности.

Окт. ж. д., под большевистским руководством Обкома ВКП(б), при активнейшей и беззаветной поддержке широких рабочих масс, не только полностью восстановили все разрушения, причиненные войной и интервенцией, но вновь переоборудовали свое хозяйство на более высоком техническом уровне.

Рост ударничества и соцсоревнования, успешное проведение борьбы за овладение техникой, исключительное внимание партии к работе транспорта, четкое большевистское руководство парторганизаций работой дороги, все более ширящийся энтузиазм рабочих-железнодорожников, выполнение 6 условий т. Сталина—является залогом того, что во вторую пятилетку октябрьцы вступят вполне готовыми к борьбе и победам.

ПЛАН „истории Октябрьских"

ЧАСТЬ I.

А. Постройка (1835—1849 гг.).

1. Николаевская Россия. Разложение крепостного хозяйства. Декабристы.

2. Экономические и политические предпосылки постройки С.-Петербурго-Московской ж. д. Докладная записка австрийского профессора фон-Герстнера о предоставлении ему концессии на постройку железных дорог С.-Петербург — Царское Село и С.-Петербург—Москва (1835 г.).

3. Постройка Царскосельской железной дороги и борьба вокруг проекта о постройке СПБ-Московской.

4. Поддержка проекта купцами-промышленниками (Абаза, Дюфур, барон Штиглиц). Противодействие реакционно-феодальной группы аграриев (Канкрин, Толь).

5. Командировка инженера Мельникова и Кербедзя в Западную Европу и Крафта и Мельникова в САСШ (1837 г.—1839 г.).

6. Победа промышленного капитала и образование Комитета по постройке дороги между С.-Петербургом и Москвой на средства казны. Учреждение строительной комиссии, с участием 3 совещательных членов от купечества (1842 г.).

7. Изыскания: северный участок (Мельников) и южный (Крафт). Два проекта линий: прямой и с отклонением на Новгород.

8. Утверждение проекта прямой линии и начало работ (1843 года).

9. Передача подряда на работы: северного участка—барону Крафту и южного — купцам Маврину, Кузьмину и К°.

10. Первобытные приемы работы: ручной труд, конная и тачечная возка. Попытки применения американской техники (землечерпательные машины). Продолжительность рабочего дня. Низкая производительность труда крепостных.

11. Крепостной труд Поставка партий крепостных крестьян из Виленской и Витебской губерний (помещик Буйницкий—1500 челов. и барон Клодт—1200 челов.). Условия труда и быта крепостных, Спаивание рабочих (закон о питейных домах на постройке). Обсчеты рабочих—невыдача заработанных денег. Мошеннические и кабальные контракты с рабочими. Подкуп сельской администрации.

12. Волнения на строительстве (дер. Барки). Бегство с работы 80 человек и посылка войск для усмирения. Массовые экзекуции—порка рабочих (1860 г.).

13. Конная жандармерия на строительстве (генерал Белосельский-Белозерский).

14. Подготовка подвижного состава и кадров. Александровский механический завод. Первоначальные технические условия постройки паровоза и вагона.

15. Ввод отдельных участков дороги в эксплоатацию (1846—1849 гг.).

16. Появление иностранного капитала (бельгийское общество „Кастильон"). Американцы Уайменс и Гаррисон.

Б. Феодально-крепостническая дорога (1851—1861 гг.).

1. Смерть Николая I. Севастопольская война (1853—1855 гг.).

2. Открытие дороги для общего пользования 1 ноября 1851 г. Результаты первого года работы (предположения и их реализация).

3. Стеснительные правила проезда для пассажиров: каждый раз особое разрешение полиции, предъявление паспорта.

4. 8 сентября 1856 г. — переименование дороги в Николаевскую.

5. Первые паровозы, 2 типа — пассажирский и товарный.

6. Организация движения на дороге: 2 пары пассажирских и 4 пары товарных поездов в сутки; скорость движения $37^1/_2$ верст в час,—18 час. весь путь—пассажир. поезда 15 верст — 48 час. — товарный.

7. Военно-крепостническая организация жел.-дор. служб для низшего состава. Паровозная рота, роты кондукторов и путейцев. Командно-технический состав дороги—иностранцы.

8. Учреждение частного посреднического Общества для товарных перевозок (1853 г.).

9. Первая катастрофа: столкновение паровоза со встречным поездом.

10. Улучшение паровозного парка. Изменение типа паровозов в 1868 г. Постройка 8-колесных товарных паровозов серии „Е".

11. Рабочий быт. Жилища рабочих—конюшня жандармских лошадей.

12. Организация пенсионной вспомогательно-сберегательной кассы (1858 г.).

13. Железная дорога в литературе. Белинский, Некрасов, Панаев. Фольклор (лубок, песни).

В. Дорога в период развития промышленного капитала (1861—1893 гг.).

1. Развитие промышленного капитала в России. Увеличение грузооборота дороги. Хлебный экспорт.

2. Реформа 1861 г. Указ от 13/VI 1861 года в связи с этим, об освобождении „заводского люда

с потомством" от обязательной службы на дороге и об обращении их в „свободных сельских обывателей".

3. Улучшение паровозного парка в 1863—1867 гг. Увеличение пропускной способности дороги. Транзитные перевозки.

4. Дорога в руках иностранного капитала. 1 сентября 1868 г. дорога и Александровский завод переданы из казны в концессию „Главному Обществу Российских железных дорог". Французы-акционеры. 14-миллионная безвозвратная ссуда Обществу. Начальник дороги Кениг.

5. Технические усовершенствования на дороге: смена рельс, улучшение подвижного состава (тележка Рыхлевского), новые паровозы серии „К", установка дальних сигналов.

6. Пожар деревянных мостов: Прутомойского и Мстинского (1869 г.). Замена деревянных мостовых ферм—железными (проф. Белелюбский 1870 г.).

7. Устройство Веребьинского обхода и удлинение пути на 4,5 версты (1877 г.).

8. Введение тормоза системы Вестингауза (1878 г.).

9. Введение паровозов системы „Компаунд".

10. Жел.-дор. „олимпийцы". Оклады высшей администрации (72 тыс. франков в год Главному директору общества).

11. „Собачьи" должности (все низшие служащие).

12. Дорожный бюрократизм. Испытатель гусиных перьев с окладом 1200 руб. в год.

13. Миллионные хищения. Растраты. Подлоги. Взяточничество. Фальшивые проездные билеты.

14. Безбилетные пассажиры („слепые", „зайцы", „совы", „лисицы").

15. Рост катастроф.

16. Увечье сцепщика Иванова.

17. Быт железнодорожников: сберегательно-вспомогательный фонд. Жилища двух типов: казармы для низших служащих и квартиры для высших агентов.

18. Лубочная и патриотическая литература, „народная литература" Сойкина, Сытина, Холмушина (сонники, похождения, Ванька-Каин).

19. Церковь на службе дороги: постройка на средства дороги двух церквей в Любани и Клину. Содержание церквей и клира. Привиллегии духовенству.

20. Школы на дороге. Правила приема детей рабочих.

21. Война с Турцией. Усиленная переброска из СПБ на театр военных действий войск, гвардейского корпуса (1877 г.).

22. Политическое положение страны: „Диктатура сердца" графа Лорис-Меликова: покушение на него в Твери в 1880 г. Убийство Александра II—1881 г.

23. Холерная эпидемия 1892 г. Постройка на дороге бараков для заразных больных.

24. Введение на дороге женского труда (15% телеграфистов—женщины). Условия женского труда.

25. Рабочее время и условия труда. Труд малолетних.

26. Как следствие хищнического хозяйничания Главного Общества—расстройство движения на дороге: колоссальные пробки зимой 1888—1889 гг.

27. Конспиративная подготовка к выкупу дороги в казну. Неожиданность этого факта для Главного Общества.

28. Упразднение „Главного Общества Российских жел. дорог" и выкуп дороги в казну (1893 г.).

Г. Рабочее движение до 1905 г.

1. Промышленный подъем 90-х г.г. и его отражение в жизни дороги.

2 Забастовка на Александровском механическом заводе во время коронации Николая II. Пристав Агафонов (1896 г.).

3. Быт железнодорожников. „Вшивый ремонт" (рабочие службы Пути). „Хабара". Путевые казармы. „Занавесочки" для семейных. Картежные игры. Русалки и домовые. Одна пара штиблет на двух телеграфистов. Путевые сторожа и сторожихи. Эксплоатация семейного положения. Воспоминания Петра Трофимовича Винчакова.

Патриотическая литература — „творения" ген. Богдановича и др.

4. Система развращения железнодорожников „высочайшими подачками" (награды деньгами, вещами, возведение в почетное гражданство и пр.) и подбор кадров из быв. жандармов, городовых и охранников.

5. Дети-подкидыши. Усыновление их дорогой. Дочь Николаевской ж. д. Людмила Иосифовна Николаевская (1902 г.).

6. Первый съезд РСДРП. Первые маевки на дороге. Забастовка 1901 г. (рабочие Антонов, Павлов, Ефимов). Аресты и ссылки (токарь Богданов и другие).

7. Второй съезд РСДРП.

8. Открытие столовой службы Пути. Жандармский надзор за нею. Закрытие столовой (1904 г.). М Т. Елизаров.

9. Организация Общества Вспоможения (1904 г).

10. Русско-японская война. Перевозка войск на Дальний Восток. Командировка работников Николаевской ж. д. на театр военных действий.

11. Дорога накануне революции 1905 г. Увеличение пропускной способности, развитие путей, улучшение подвижного состава.

Д. Революция 1905 года.

1. Партия большевиков на дороге к моменту революции 1905 года.

2. 9-е января 1905 г. Участие железнодорожников и влияние этого события на дальнейшее развитие рабочего движения на дороге.

3. Комиссия уполномоченных по улучшению материального положения железнодорожников.

4. Петиция о созыве съезда железнодорожников (февраль).

5. Конфликтно-бытовая комиссия (апрель).

6. 1-е мая, маевки участие в них железнодоржнков. Майская петиция Начальнику дороги об улучшении быта низших служащих.

7. Подготовка к железнодорожному съезду. Дискуссия в печати (июнь).

8. Совещание по пересмотру устава пенсион. кассы, скак ширма для подготовки съезда (июль — август).

9. Зарождение профсоюзного движения на дороге, 1-й Всероссийский жел.-дор. делегатский съезд под председательством М. Т. Елизарова (20 сентября 1905 г.) Большевики на съезде. Приветствия съезду от рабочих и служащих дороги.

10. Сокольническая массовка (сентябрь).

11. Заседание съезда 9 октября. Политический ультиматум правительству.

12. Митинг железнодорожников в Военно-медицинской академии 8 октября и в Университете 11 октября.

13. Депутация к Витте (Орехов) и к МПС (Елизаров) с политическими требованиями (11—12 октября).

14. Забастовка на дороге 12 октября. Застрельщик—Александровский завод. Стачечный Комитет (Орехов). Борьба за восьмичасовой рабочий день. Роль большевиков на дороге.

15. Прекращение приема и передачи правительственных, императорских и шифрованных телеграмм (октябрь).

16. Собрания в домах Фидлера, Хлудова и „Бережливость". Привлечение к суду группы московских телеграфистов (Сурков, Корзин и др.).

17. Заседание революционных организаций в помещении Моск. товарной конторы.

18. Растерянность правительства. Манифест 17 октября. Совет Рабочих депутатов (член от жел. дор. Звонарева).

19. Однодневная политическая забастовка 3 ноября 1905 г. Занятия под стражей в службе сборов. Разгон митинга вагонных мастерских штабс-капитаном Литке. Химическая обструкция в службе сборов. Нагель, Втюрин, Бурлаков.

20. Всеобщая железнодорожная забастовка. Спуск пара на паровозах. Аресты Руктешелль, Кудряшевой, Красноухова и др. Увольнение всех служащих службы Пути дороги (декабрь).

21. Большевик Бровин и Рыжев. Ссылка их на каторгу.

22. Роль жел.-дорожников в распространении нелегальной печати. Перевозка запрещенных изданий на паровозах (машинист Орлов).

23. Штрейкбрехеры (машинист Львов) (декабрь).

24. Обслуживание дороги воинскими частями (жел.-дор. батальон).

25. Декабрьское восстание в Москве. Осада дома Фидлера. Участие в боях отряда жел.-дорожников. Большевики Громов и Григорьев. События на ст. Подсолнечная. Смирнов А. М. Орлов В. И.

26. Железнодорожников на московских баррикадах. Бутов.

27. Расстрел прохожих солдатами у Николаевского вокзала в Москве. (Шорин).

28. Переброска по Николаевской ж.-д. драгун и конной артиллерии из Твери и семеновцев и гвардейской артиллерии из Петербурга.

29. Цена крови. Суточные усмирителям за „охрану" жел. дор.

30. Расслоение среди жел.-дорожников; участие в Союзе русского народа, черносотенцы—жел.-дорожные охотнорядцы. Революционная ориентация рабочих депо; мелкобуржуазные тенденции движенцев и низших служащих. Реакционность командного состава. Всеподданнейшая телеграмма Бологовского кондукторского резерва.

31. Черносотенный вождь — Караванов.

32. Быт. Штрафы. Жандармский вагон на линии („вагон с занавесками").

33. Контр-революционная роль дороги. Отзыв СПБ Совета на заседании 1/XI—1905 г. о дороге по поводу забастовки: „все дороги узла будут бастовать, но за Николаевскую ручаться трудно".

Е. Реакция (1907—1910 гг.) и новый подъем революционного движения (1911—1914 г.г.).

1. РСДРП (б) в эпоху реакции. Борьба с ликвидаторством.

2. Разгул реакции: массовые аресты в СПБ—и Москве. Пытки арестованных (Егор Калинников). Репрессии. Массовые увольнения.

3. Изгнание студентов с работы на жел. дор. (январь 1906 г.).

4. Покушение на инж. Землянского 3/II 1906 г. (за увольнение рабочих).

5. Чистка и „подбор" кадров. Прием унтер-офицеров (приказ Рухлова). Прием служащие по указанию Департамента полиции (1906 г.). Протекционизм на дороге. Письма великих князей, министров (Коковцев, Сухомлинов, Саблер, Родзянко), сановных дам, актрис, жандармов, архиепископов и проч. „высокопоставленных" лиц, Распутин нач-ку дороги об устройстве на службу своих людей. Прием на дорогу семеновцев, усмирявших революцию.

6. Черносотенная агитация среди крестьян нач-ка III уч. Пути за вступление в партию Правового порядка (октябрь 1906 г.) Начальник ст. Саблино А. К. Иванов — черносотенный батька и дон-жуан.

7. Выборы на дороге в Госуд. Думу.

8. Увеличение пропускной способности дороги. Рост Александровского завода.

9. Поход против женского труда (уменьшение норм до 10%—1906 г.).

10. Подготовка маевки (1907 г.).

11. Оживление парт-работы и революционный подъем перед весной 1914 г.

12. Забастовка кладовщиков СПБ товарной станции и аресты их. Помощник начальника станции Лушаков и начальник жанд. управления полковник Фурса.

13. Организация потешных.

14. Вопрос о жел.-дор. „зайцах" в Государств. Думе (бар. Мейендорф). „Пассажир с билетом—редкость".

Ж. Мировая война.

1. Политическое состояние страны перед мировой войной. Партии и их отношение к войне. Позиция большевиков. Думская шестерка. Депутат от ж. д. Бадаев.

2. Экономическое и техническое состояние дороги перед началом мировой войны.

3. Воинские перевозки. Санитарные поезда. Новые кадры железнодорожников („окопавшиеся"). Частные перевозки — взяточничество. Дезертиры (1914—1915 гг.).

4. Рекордная перевозка грузов в 1914, 1915 и 1916 г. (3½ милл. пудов). Рост пригородного движения. Перегрузка пассажирских и товарных парков.

5. Широкое применение женского труда. Эксплоатация его. Эксплоатация труда военно-пленных (1914—1917 гг.).

6. Паразитическая роль пенсионных касс.

7. Увеселительные „инспекторские" разъезды высшей администрации. Салон-вагоны начальника дороги, инспекторов и прочих жел.-дор. тузов. Кутежи, пьянство и оргии во время этих поездок.

8 Военпром и дорога. Гвоздевщина.

9. Забастовка московских мастерских. Сторож Ширяев.

10. Большевистская жел.-дор. ячейка в Москве: Прохоров, Григорьев, Бурденский (1916 г.).
11. Борьба большевиков с оборонцами.
12. Расстройство хозяйства дороги в результате войны. Продовольственные перевозки. Дорога перед революцией (1916—1917 гг.).

ЧАСТЬ II.

А. Февраль 1917 г. Перерастание буржуазной революции в социалистическую.

1. Партия накануне февраля.
2. Хозяйство дороги. Развал его в результате войны и хозяйничанья бюрократического аппарата. Состояние подвижного состава. 25% больных паровозов. Падение грузооборота.
3. Февральская революция. Железнодорожники в Совете РК и КД: Жуковский, Ступицкий, Прохоров, Успенский. Задержание царского поезда в М.-Вишере (март). Золотарев. Кондуктор Терехов (Москва).
4. Петербургский Исполнительный Комитет железнодорожников — Норинский, Вомпе, Мамаев, Мешков, Плечов, Грунин, Арсеньев, Осипов. Местком ст. Москва — Архангельский, Алексеев.
5. Временное правительство. Министр Некрасов. Профессор Ломоносов. Большевистская резолюция 9 уч. Тяги о прекращении войны (4/III). Забастовка тяговиков.
6. Апрельская железнодорожная конференция. Конференция Маджель в Москве (Южный пост Ник. жел. дор.) Мичурин и Ильичев.
7. Приезд Ленина. Встреча его железнодорожниками на Финляндском вокзале. Рост большевистского влияния.
8. Майско-июньское движение за повышение заработной платы. Отклонение этого требования Временным правительством. Подготовка к забастовке.
9. Викжель. Его состав. Соглашательская роль Викжеля. Представители Николаевской дороги в Викжеле: Дронговский, Боренштадт и др.
10. Железнодорожники в июльские дни. Бой на товарной] станции. Маркотный. Вступление новых рабочих в партию большевиков. Союз мастеровых и рабочих — опора партии большевиков.
11. Борьба за контроль и управление дорогой. Дискуссия нач. дороги Юрченко о демократии вообще и на Николаевской жел. дор., в частности.
12. Всероссийский учредительский съезд жел.-дор.
13. Государственное совещание. Выступление жел.-дорожников забастовка протеста (паров. бригады и др.).
14. Мятеж Корнилова. Его отражение на дороге. Работа Исполкома. „Ковыли".
15. Уструговская прибавка. Сентябрьская железнодорожная забастовка. Стачечный Комитет — Лупул, Осипов. Обращение Керенского к жел. дор., отповедь ему. Приветствия забастовке от воинских частей и заводов. Зарицкий, Воронин, Ефимов.
16. Железнодорожники на Демократическом совещании, в Совете республики. Демонстративный уход Мамаева из Предпарламента.
17. Революционизирование масс. Рост влияния партии на массы. Подготовка к захвату власти. Чрезвычайный делегатский Съезд. Участие железнодорожников в расширенном заседании ЦК партии 16/X.

Б. Октябрьская Революция.

1. Второй съезд советов. Захват власти. Взятие Зимнего дворца и участие жел. дорожников. Военно-революционный Комитет. Организационное бюро — Леманский, Мешков, Микеладзе, Живописцев, Осипов. Большевики-железнодорожники Невский и Елизаров.
2. Борьба с Керенским. Разгром отрядов Керенского под Красным Селом, взятие Гатчины. Восстание юнкеров и его ликвидация.
3. Борьба за власть в Москве. Участие железнодорожного пролетариата,
4. „Нейтралитет" Викжеля и создание им стачкома.
5. Саботаж высшей железнодорожной администрации. Керн. Манос. Бегство двадцати шести. Ордер Феликса Дзержинского на арест.
6. Рабочие - выборжцы, на дороге.
7. Организация на дороге Красной Гвардии и партизанских отрядов. Первые командиры — Отто, Вомпе, Шуманев, Костров. Партизанский броневик. Сарман, Гарал, Костров, Калюкин. Броневик „Исполком Николаевской жел. дор.".
8. Демобилизация царской армии... Разоружение едущих с фронта солдат. Калюкин, Грунин, Пикунов, Арсеньев, Осипов, Стуков, Петербургский арсенал. Кремлевский арсенал.
9. Всеросийский чрезвычайный жел.-дор. съезд (декабрь). Раскол на съезде. Александр Жук,Градов — Микеладзе, Кугурадзе.
10. Политическая борьба на дороге. Декларация Революционного пролетарского социалистич. блока. Чрезвычайная комиссия ст. Бологое. Остапенко. Переход управления дорогой к Исп. комитету. Акт от 6 декабря 1917 г. Осипов, Смирнов, Сарман, Прохоров, Боровский, Иванов, Чуриков. Упразднение должности нач. дороги и Отделов. Учредительное собрание. Отказ жел. дор. от манифестации. Позиция управленцев. Арест эсеров, Калюкин.
11. Захват власти на линии. Организация Военно-революционного Комитета. Станция Тверь в феврале 1918 г. Шведов, Постников, Алексеев, Кантарович. Смерть комиссара Алексеева (Москва), комиссар Лиманский. Поход на ст. Бологое II. Калюкин.
12. Постановление об эвакуации управления дороги и его отмена. Эвакуация в Москву центральных органов.
13. Чрезвычайный Делегатский съезд. Выступление Рязанова. Борьба с меньшевиками и эсерами.
14. Введение чрезвычайного положения на дороге.
15. Контрреволюционное (с.-р. - меньшевистское) Бюро уполномоченных и его неудавшееся подстрекательство к политической забастовке. Собрание жел.-дор. комитетов. Бюро по борьбе с контр-революцией. Митинг во дворце Урицкого, выступление Луначарского и др. 2 июля 1918 г. — „день политической зрелости железнодорожного пролетариата".
16. Всепрофжель. Северная гостиница. Благонравов.
17. Подрывные поезда на фронты гражданской войны. Грунин.
18. Отстранение левых эсеров от руководящих постов.

19. Роспуск главного Дорожного Совета профсоюзов. Слияние ЛН и Дорсовета. Первое Исп. бюро Совета — Вомпе, Мартынов, Грунин, Климкевич, Костров, Чуриков, Варзанов, Зильберберг.

20. Борьба за топливо. Изобретатель Федоров. Печь Донченко. Постановка проблемы Боровичских углей.

21. Быт. Борьба с религией. Изъятия иконы — Александр Александров. Комитет по делам социального обеспечения—Грунин. Кошелев, Яйцов. Организация библиотек. Народный дом — театр „Ренессанс". Политико-просветительная работа и школьное дело на дороге.

В. Гражданская война и военный коммунизм.

1. Разруха на дороге. Разрушение подвижного состава. Бегство с дороги служащих и рабочих. Охота за цистернами со спиртом. Пожары. Рост хищений. Борьба за транспорт. Неделя чистки, первая и вторая недели ремонта. Возвращение железнодорожников на транспорт.

2. Мешечничество. Заградительные отряды. Борьба с дезертирами. Поезд № 252.

3. Образование Дорполитов. Эйсмонт. Организация агитпунктов.

4. Первые субботники (1919 г.).

5. Ленточные союзы („курятники"), их ликвидация, Я. Я. Яковлев.

6. Организация ж.ч.к. Борьба с к-р на жел. дор.

7. Наступление Юденича на Петроград. Мобилизация железнодорожников. 630 пехотный коммунистический полк. Комиссар Зильберберг. Рудзутак в Московском депо. Боевая работа шапкинских рабочих на ст. Лисино. Смерть рабочих Урбана и Максимова.

8. Контр-революционная агитация меньшевиков и эсеров. Волнения на 9 уч. Тяги. Меньшевики на ст. Чудово. Старший ДСП Иванов. Смотритель склада Чипунов. Попытки срыва „недели ремонта" меньшевиками и эсерами.

9. Железнодорожные ячейки коммунистов. Партийная неделя.

10. Транспортная кооперация (ПУЖПО), снабжение железнодорожников. Провизионки.

11. Продмаршрутные поезда. Сарман.

12. Летучие поезда.

13. Труддезертирство и образование „Райкомпуть-дезертир". Революционный жел. дор. трибунал — Афанасьев, Беляков, Клява, Белов.

14. Советская республика — военный лагерь. Комитет обороны Северной Области. Козловский.

15. Организация Дорпрофсожей и Учпрофсожей. Преддорпрофсожа — Яковлев.

16. Кронштадтский мятеж (21-й г.). Комсомольский отряд жел.-дор. (Дмитриев). Поезд членов X съезда партии.

17. Броневой поезд на подавление Гомельского белого восстания. Вомпе.

18. Первая дискуссия о профсоюзах. Борьба вокруг выборов на Всероссийский съезд жел.-дор. и водников. Группировка жел. дор. вокруг платформы Ленина (Антоневич, Дурмашкин, Иванов). Троцкистская группа.

19. Работа среди молодежи. Возникновение комсомольской организации. (9 уч. Тяги, 1 уч. Пути, 1 уч. Тяги ст. Сортировочная). Руководство Дорполита. Иванов и Файн. Первая конференция беспартийной молодежи (Бологое), Чернов, Розанов, Логинов, Апаносовин, Черненко, Бахмен и Шухов. Борьба за клуб.

20. Культпросветработа. Борьба за новый быт.

Г. Восстановительный период.

1. Новые задачи, поставленные партией перед страной.

2. Хозяйство дороги в восстановительный период. Пути. Парк. Кадры. Первый подарок жел.-дорожников Соввласти — паровоз фабзавуча ПМ1. Опыты с тепловозом. Героическая борьба за сохранение путей при небывалом разливе Волхова.

3. Финансовое укрепление дороги. Золотой заем. 1922 г. жел. дор. сертификаты. Хлебный заем.

4. Установление сквозного движения Москва — Гельсингфорс.

5. Борьба за восстановление дисциплины.

6. Ликвидация ин-та комиссаров на дороге. Введение единоначалия.

7. Роль дороги в выполнении экспортно-импортного плана.

8. Рост работоспособности дороги.

9. Борьба со взяточничеством. Тройки — Васильев, Савицкий, Богданов.

10. Изобретательство. Рационализация. Электрокран Рудакова. Герои труда.

11. Первый колдоговор. Просветработа. Первые ясли (26/XI—22 г.).

12. Переименование Николаевской дороги в Октябрьскую.

13. Троцкисты на транспорте. Борьба партии с троцкизмом.

14. Смерть Ленина. Массовый приток жел. дор. в партию.

15. Вредительство на дороге.

16. Наводнение 1924 г. Разрушения. Самоотверженная работа по спасению пассажиров и имущества. Кокорин, Лазебный.

17. Иностранные рабочие делегации на дороге.

18. Безработица. Борьба с ней. Жел. дор. биржа труда

19. Борьба за поднятие производительности труда.

20. Борьба с неграмотностью. Гольдфандт.

21. Организация красных уголков. Укрепление культработы.

22. Организация ИТС.

23. Касса взаимопомощи.

24. Борьба за экономию топлива. Трехмесячник. Изобретательство и рационализация в борьбе за топливо.

25. Проведение режима экономии на дороге.

26. Выдвижение на руководящую работу женщин. Митрофанова.

27. Борьба с бюрократизмом. Суд над Заблудовским.

28. Организация производственных ВКК и их деятельность.

29. Герои труда, лучшие ударники — Бежеволь — Гринь, „батя Хромов", Ошац.

30. Комсомол в восстановительный период.

31. Изменение структуры управления.

Д. Первая пятилетка.

1. Первый пятилетний народно-хозяйственный план. Генеральная линия партии. Оппортунистические теории и борьба с ними. Смерть Ф. Дзержинского.
2. Пятилетка на транспорте. План реконструкции дороги.
3. Образование Октябрьских жел. дор.
4. Объединение Тяги и Эксплоатации.
5. Соцсоревнование. Ударничество. Комсомол — застрельщик соцсоревнования.
6. Борьба с потерями. Утильбригады.
7. Переход на непрерывку.
8. Выдвиженчество — 496 рабочих на руководящую работу.
9. Профсоюзы — лицом к производству. Культработа на службу транспорта.
10. П. С. и смотр их работы.
11. Развертывание самокритики. Печать в борьбе с оппортунизмом и бюрократизмом. Рост транспортных газет. Первая печатная газета „Красный тяговик“. Ред. Попов.
12. Улучшение материально-бытовых условий (соцстрах, медпомощь, профилактика. Дома отдыха. Курорты. Санатории. Бытовые коммуны. Жилище).
13. Переход на 7-часовый рабочий день.
14. Реорганизация профсоюза.
15. Следствия обезлички и т. д.
16. Борьба за укрепление трудовой дисциплины. Чистка аппарата. Товарищеские суды и линейные суды.
17. Административное районирование дороги.
18. Укрепление единоначалия.
19. Октябрьцы — инициаторы „Всесоюзного дня индустриализации“.
20. Борьба за кадры. Первые 25 профтысячников. Парттысяча.
21. Лицом к деревне. Жел.-дор. 25-тысячники на проведении коллективизации.
22. Пионеры. Международная детская неделя.
23. День ударника и месячник тревоги. Массовые субботники с участием заводов.
24. Самомобилизация и закрепление ИТР.
25. Внедрение женского труда.
26. Январское обращение ЦК ВКП(б) и СНК о работе транспорта. Ударные бригады имени Сталина и Кирова. Массовые субботники. Борьба за здоровый паровоз. Спаренная езда.
27. Введение Института Дорпарторганизаторов.
28. Шефство заводов над Октябрьской жел. дор. Штурм прорыва с участием заводов. Совместные конференции жел.-дор. и металлистов.
29. Хозрасчет на паровозе (Удренас).
30. Содействие госкредиту (Займы).
31. Июньский Пленум ЦК ВКП(б).
32. Начало электрификации дороги. Бюро электрификации. Инженер Табукашвили.
33. Смена руководства НКПС, решения ЦК ВКП(б) и борьба за осенне-зимние перевозки. Приказ Наркомпути т. Андреева.
34. Получение 1-м районом Всесоюзного первенства по изобретательству (Столяров. Виноградов).
35. Шесть условий Сталина и борьба за реализацию их на дороге.
36. Борьба за овладение техникой. Первые американские паровозы. Соцпутевка Уварова.
37. Учреждение „Дома Техники жел.-дор. имени Сталина“. Год борьбы за технику. Директор Гроссман
38. Октябрьский пленум ЦК ВКП(б). Борьба за овладение техникой эксплоатации на жел. дор. Ленинградский Обком в руководстве дорогой. Никулин, Позерн.
39. Борьба с опозданием поездов. Общедорожные конкурсы на работе транспорта. Маршруты на стойке. Экспресс „Красная стрела“. Первый радио-поезд.
40. Награждение орденом Ленина машиниста Павлова (Бологое).
41. Самоотверженность машиниста С. Кузнецова (катастрофа на ст. Поповка).
42. Директор дороги Арнольдов. Дорпарторганизатор — Комаров. Председатель ЛОК жел. дор. — Богданов. Председатель ЛОБИТС — Левин.
43. В преддверии 2-й пятилетки.

Редакция приносит искреннюю благодарность рабочим и ИТР типографии им. Лоханкова, особо тт. Артемьеву, И., Прокофьеву, Эвальдсону, Я. К. Иванюхину, В. Р., Новикову, Н. В., Голубеву, Я. С. и др. принимавшим активное участие в деле выпуска сборника.

Краткая библиография по истории Октябрьских ж. д.

1. Вомпе П. Дни Окт. революции и железнодорожники (матер. к изучению истории рев. движ. на ж. д.), изд. Истор. трансп. М. 1924.

2. Головачев А. А. история железнодорожного дела в России (Ист. постройки жел. дор. Вып. 1—4. СПБ, 1877—1880).

3. Гурьевич В. Д. Маджель—союз младших агентов движения жел. дор. 1917—1919 г. Историч. очерк по личным воспомин. и некоторым документам. Испрофтран, изд. ЦК ж.-д. Москва, 1925 г.

4. Дельвиг А. И., барон. „Мои воспоминания", 4 т. М., 1912—13 г.

5. Железнодорожники в 1905 г. (Очерки из истории союза (М. Центр. Ком. Всеросс. Союза рабочих ж.-д. транспорта (1923). Сборник статей о забастовке Петрогр. узла в 1905 г., стр. 32).

6. Каргин Д. „Рабочие на постройке Петербургско-Московской жел. дор. (архив истории труда в России 1922, кн. 3-я, 120—126).

7. Каргин Д. И. „Рабочий быт на постройках первых наших жел. дорог", М.—Л., 1926.

8. Каргин Д. „Условия труда рабочих при постройке С-Петербурго-Московской жел. дороги" (архив истории труда 1922 г. Сг.—5, стр. 30—35).

9. Лебит П. Г. Из воспоминаний о борьбе за власть Советов и Диктатуру пролетариата на Николаевск. ж. д. („Красная летопись", книга 21, 1926 г., стр. 76—92").

10. Мост через реку Мсту на обходной линии „Веребьинского".

11. Постройка и эксплоатация Николаевск. жел. дор. (1842—1851—1901 г.). Краткий историч. очерк. СПБ, 1901 г.

12. Осипов П. Октябрь на Никол ж. д. („Каторга и Ссылка", 1930 г., № 11, стр. 22—43).

13. Очерк эксплоатации Николаевск. жел. дороги. Главн. Общ. Российских жел. дорог, 1868, 93. Ч. I. СПБ, 1894.

14. Панаев Валериан Александрович. Воспоминания (Русск. Старина, 1901, т. 107, стр. 31, ч. 6бстр 285—320, 1902 г., т. III, стр. 320—426).

15. Пятницкий С. Викжель—до, во время и после Окт. рев. „Путь к Октябрю", сборник статей, 1923. Вып. I, стр. 175—180. Путеводитель по Николаевской жел. дор. от СПБ до Москвы и обратно (СПБ 1858).

16. Рябовик В. К. „Нейтралитет" Викжеля в Окт. дни по документам. Сб. № 2 Комиссии по изучению ист. проф.-движ. на транспорте. М. 1924.

17. Розенфельд З. Г. Первая железная дорога в России. Петрозаводск, 1925.

18. Ростов Н. Железнодорожники в рев. движ. 1905 г. М.—Л., изд. ЦК. жел.дор. 1926 г.

19. Союз работников железно-дорожного транспорта СССР Центрального Комитета Комиссия по изучению истории профессионального движения на железнодорожном транспорте (М.—Л., сб. I и 3, 1923 г.).

20. Танеев. Очерки по истории жел. дорог в Октябр. революции.

21. Хаин А. Пройденный путь (Союз мастеровых и рабочих Петрогр. узла) 1917—1919—(Февраль Октябрь) М.—Л. 1925 г.

22. Хаин А. Железнод. пролет. и Окт. револ. „Пролет. рев." № 7.

23. Лозовский А. „Задачи железнод. професс. союзов". Изд. Всепрофжель. Москва, 1918 г., 19 стр.

24. НКПС за 2 года революции. Отчет к VII съезду Советов. М., 1919, изд. НКПС.

25. Сведения и материалы о работе железных дорог РСФСР в 1919 и 1920г. М., 1920 гг., изд. НКПС, стр. 74.

26. П. Вомпе. 3 года револ. движ. на дорогах Росс. Сов. Респ. 1917—1920 г. М., 1920, 13 стр.

27. Я. Шатуновский. Восстановление транспорта. „Пути сообщения и пути революции, М. Изд. НКПС, 1920 г. стр. 41".

28. Материалы по проведению недели профдвижения на транспорте, изд. Цектрана. М., 1921 г., 32 стр.

29. Вольфцербург Г. Библиогр. указатель по рев. 1905 г. (ж.-д. отд.).

30. Первая русская рев., изд. Комакадемии.

31. Гудок, ежедневная газета ЦК жел. дор.

32. „Транспортник", газета Петр. Округа пут. сообщ. 1922—1923 г.

33. „Красный тяговик", 1929 г. (I и VIII уч. I отд.).

34. „Транспортн. пятилетка", Депо сорт.

35. „Октябрьский гудок".

36. „Октябрьский путь", газ. II района.

37. „Красная стрела" газ. I района.

38. „Вагоностроитель Октябр. завод."

39. „Железнодорожник", журнал.

40. „Листок транспортника" Ленингр. правда.

41. „Красная газета", вкладка железнодор.

42. „Сигнал", Депо Финл.

43. „Красная летопись".

44. „Пролет. революция".

45. „Каторга и ссылка".

Издание Редакции истории Октябрьских жел. дор.
Редактор *И. И. Стеклов.*
Книга сдана в набор 21 октября 1932 г.
Бумага печатн. 62×94.

Тираж 10.000 экз.
Техн. редактор *Л. Филимонова.*
Подписано к печати 2 ноября 1932 г.
Печатных листов $8^1/_4$.

Печатных знаков в листе 48.000.
Заказ № 9325.
Ленинградский Горлит № 60017.

2-я типография Транспечати НКПС им. Лоханкова.— Ленинград, ул. Правды, 15.

Бывшие хозяева Николаевской...





и настоящий ХОЗЯИН Октябрьских ж. д.



Цена 1 рубль

Издание Редакции Истории Октябрьских железных дорог.
Ленинград, пл. Островского, д. 2, комн. 426.